

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА (РУТ (МИИТ))

ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ



ПУБЛИЧНО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ
ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Материалы Пятого международного
транспортно-правового форума

PUBLIC AND LEGAL ISSUES OF TRANSPORT LAW

Materials of the Fifth International
Transport and Legal Forum

Под редакцией

*доктора юридических наук, доцента А. А. Чеботаревой,
кандидата экономических наук, доцента В. Е. Чеботарева,
кандидата технических наук, доцента Л. М. Малёшиной*

МОСКВА—2023

УДК 343.346(07)
ББК 67.404.2
П88
ISBN 978-5-7876-0319-4

Ответственные редакторы:

Чеботарева Анна Александровна — доктор юридических наук, доцент, заведующая кафедрой «Правовое обеспечение государственного управления и экономики» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ);

Чеботарев Владимир Евгеньевич — кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой «Морское право и международное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ);

Малёшина Людмила Михайловна — кандидат технических наук, доцент, доцент кафедры «Правовое обеспечение государственного управления и экономики» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ).

Публично-правовые проблемы транспортного права // Материалы Пятого международного транспортно-правового форума / под редакцией А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева, Л. М. Малёшиной. — Москва : Изд-во Юридического института РУТ (МИИТ), 2023. — 326 с.

На базе Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) 15—16 февраля 2023 г. состоялся Пятый международный транспортно-правовой форум «Публично-правовые проблемы транспортного права». В работе форума участвовали представители разных стран — России, Марокко, Египта, Алжира, Туниса, Судана, Иордании и Беларуси.

В сборнике представлены тезисы докладов и выступлений участников международного форума.

Конференция проводилась при поддержке справочной правовой системы КонсультантПлюс и издательской группы «Юрист».

Содержание

| | |
|---|-----|
| Принятые сокращения..... | 6 |
| <i>Чеботарева А. А.</i> Пятый: история Международного транспортно-правового форума и векторы научных исследований публично-правовых проблем транспортного права | 7 |
| <i>Нестеров Е. А.</i> Цифровизация контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в рамках внедрения риск-ориентированного подхода | 13 |
| <i>Подобед И. В.</i> Публично-правовое регулирование оплаты проезда пассажирами в автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте Московской области..... | 21 |
| <i>Леонов С. И.</i> Актуальные вопросы нормативно-правового регулирования обеспечения безопасного функционирования объектов железнодорожного транспорта. Цифровой аспект | 39 |
| <i>Чеботарева А. А., Гуменюк В. П.</i> Административная ответственность за нарушение таможенного законодательства в условиях Евразийского экономического союза..... | 48 |
| <i>Данилина Е. И., Маликова Я. И.</i> Особенности государственного регулирования в области железнодорожного транспорта | 53 |
| <i>Духно Н. А.</i> Транспортное право и юриспруденция | 58 |
| <i>Вардадян А. Д.</i> Земельно-правовые и градостроительные аспекты транспортного права..... | 68 |
| <i>Гончаров А. В.</i> Правовое регулирование надзорной деятельности транспортных прокуроров по защите и восстановлению нарушенных прав несовершеннолетних на железнодорожном транспорте | 74 |
| <i>Зайкова С. Н.</i> Об актуальных проблемах обеспечения транспортной безопасности (на примере категорирования объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта) | 82 |
| <i>Ивакин В. И.</i> Публично-правовой механизм обеспечения безопасности на автомобильном транспорте | 86 |
| <i>Керопян Ю. П.</i> Актуальные проблемы правового регулирования отношений с использованием искусственного интеллекта в государственном управлении (на примере транспорта) и в судебной системе | 92 |
| <i>Корякин В. М.</i> Транспортное законодательство военного времени: постановка проблемы | 96 |
| <i>Кусков А. Н.</i> Развитие технологий функционирования транспортного комплекса России на основе цифровизации..... | 106 |

| | |
|---|-----|
| <i>Малёшина Л. М.</i> Кибербезопасность на транспорте: актуальные уязвимости и угрозы..... | 111 |
| <i>Мальцев В. А.</i> Современные проблемы правового регулирования перевозок космическим транспортом | 118 |
| <i>Мамина О. И.</i> Драйверы преобразования публичного управления в рамках реализации целей устойчивого развития транспорта в нормах национального законодательства | 124 |
| <i>Al-Badawi Habib Hasan.</i> Cybersecurity Challenges in the Transportation Industry | 133 |
| <i>Edward Nashed Nashaat.</i> Investment incentives for investors in the transport sector (the Egyptian experience)..... | 142 |
| <i>Аль Али Насер Абдель Рахим.</i> Применимое право в договоре международной морской перевозки грузов..... | 146 |
| <i>Nassima Chikh, Khadidja Abdellaoui.</i> The importance of liberalizing the air transport sector in promoting the investment climate in Algeria | 155 |
| <i>Edward Nashed Helen Nashaat.</i> Documentary examination of anti-corruption in the transport sector..... | 163 |
| <i>Посадская А. В.</i> Анализ норм правового регулирования в области обследования и подъема объектов, затонувших в море, по международному праву..... | 167 |
| <i>Попов В. Л.</i> Правовое регулирование производства экспертиз в транспортной сфере | 176 |
| <i>Правкин С. А.</i> Публично-частное партнерство в транспортной сфере в условиях цифровизации | 185 |
| <i>Протас Е. В., Тарасенко Ю. А.</i> Теоретико-правовые проблемы недействительности смарт-контракта..... | 194 |
| <i>Рудакова Е. Н., Волков В. Ф.</i> Направления административно-правового обеспечения таможенных органов в области транспортно-логистической деятельности..... | 199 |
| <i>Семичева А. С.</i> Правовые проблемы в государственном управлении на транспорте | 204 |
| <i>Смирнова В. В.</i> Государственное регулирование предпринимательской деятельности на транспорте | 209 |
| <i>Федорова Е. П., Федоров А. А.</i> Антикоррупционная этика служебного поведения государственных гражданских служащих сферы транспорта Российской Федерации | 219 |
| <i>Химич Т. М.</i> Проблемы реализации проекта «Цифровая железная дорога»..... | 223 |
| <i>Хорошева А. В.</i> Правовые аспекты обеспечения кибербезопасности на транспорте | 228 |

| | |
|--|-----|
| <i>Хотько О. А.</i> Интеграционное строительство на постсоветском пространстве как фактор усиления развития транспортного права | 234 |
| <i>Цечоев В. К.</i> Зарождение норм права об управлении железнодорожным транспортом в Российской империи | 242 |
| <i>Чаевич А. В.</i> Современные приоритеты защиты от терроризма на транспорте | 248 |
| <i>Чеботарев В. Е.</i> Реабилитация морских акваторий, загрязненных в результате хозяйственной деятельности, как приоритетное направление реализации государственной политики в сфере обеспечения экологической безопасности | 254 |
| <i>Шатская И. И.</i> Нормативно-правовая основа введения единого налогового платежа | 258 |
| <i>Эфендиев Т. С.</i> Вопросы охраны общественного порядка на железнодорожном транспорте | 265 |
| <i>Асриян С. С.</i> Реализация государственной поддержки индивидуальных предпринимателей по программе «выращивания» поставщиков в транспортной сфере | 272 |
| <i>Бебурия Д. Б.</i> Особенности правового регулирования цифровых технологий в транспортной отрасли | 276 |
| <i>Бокань В. А.</i> Правовые основы внедрения интеллектуальных транспортных систем на дорогах Российской Федерации | 279 |
| <i>Бокиева К. Ш.</i> Актуальные проблемы и приоритетные направления обеспечения безопасности на воздушном транспорте | 288 |
| <i>Зиновьева В. В.</i> Проблемы защиты персональных данных на транспорте | 294 |
| <i>Илюхина Д. С.</i> Проблемы охраны труда на морском транспорте во время пандемии COVID-19 в Азиатско-Тихоокеанском регионе | 298 |
| <i>Кузнецов А. Е.</i> Публичный контроль и надзор в транспортной сфере | 305 |
| <i>Смирнова В. В., Коцюба В. Д.</i> Государственно-правовое регулирование инвестиций в транспортный сектор Российской Федерации | 309 |
| <i>Тарасова А. М.</i> Правоспособность иностранных транспортных компаний на территории Российской Федерации в современных социально-экономических условиях | 316 |
| <i>Троицкий А. О.</i> Основные детерминанты незаконного оборота оружия на объектах транспорта | 319 |
| <i>Шашкин А. А.</i> Публично-правовые средства противодействия коррупции в сфере транспорта | 323 |

Принятые сокращения¹

Нормативные документы

Конституция РФ — Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 г.

ГК РФ — Гражданский кодекс Российской Федерации: часть первая от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ; часть вторая от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ; часть третья от 26 ноября 2001 г. № 146-ФЗ; часть четвертая от 18 декабря 2006 г. № 230-ФЗ

КоАП РФ — Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ

КТМ РФ — Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ

УК РФ — Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ

Транспортная стратегия — Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р

Прочие сокращения

гл. — глава (-ы)

ЕАЭС — Евразийский экономический союз

ОАО «РЖД» — открытое акционерное общество «Российские железные дороги»

ООН — Организация Объединенных Наций

п. — пункт (-ы)

ст. — статья (-и)

ч. — часть (-и)

¹ В сборнике используются сокращенные наименования органов государственной власти в соответствии с Перечнем полных и сокращенных наименований федеральных органов исполнительной власти, установленным распоряжением Администрации Президента РФ совместно с Аппаратом Правительства РФ от 16 июля 2008 г. № 943/788.

Чеботарева Анна Александровна,

доктор юридических наук, заведующая кафедрой
«Правовое обеспечение государственного управления
и экономики» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

**Пятый: история Международного транспортно-правового
форума и векторы научных исследований публично-
правовых проблем транспортного права**

Аннотация. Освещаются основные направления развития Транспортно-правового форума как международного и ведущего научного мероприятия Юридического института Российского университета транспорта. Обозначены векторы научных исследований публично-правовых проблем транспортного права, ставшие основными в рамках V Международного транспортно-правового форума, проходившего 15—16 февраля 2023 г. в Российском университете транспорта.

Ключевые слова: международный транспортно-правовой форум; публично-правовые (государственно-правовые) науки; научная школа транспортного права.

Anna A. Chebotareva,

doctor of Law, head of the Department «Legal Support
of Public Administration and Economics» of the Law Institute
of Russian University of Transport (MIIT)

**Fifth: the history of the International transport Law Forum
and the vectors of scientific research on public law
problems of transport law**

Abstract. The main directions of the development of the transport and Legal Forum as an international and leading scientific event of the Law Institute of the Russian University of Transport are highlighted. The vectors of scientific research of public law problems of transport law, which became the main ones within the framework of the Fifth International transport and Legal Forum, held on February 15—16, 2023 at the Russian University of Transport, are outlined.

Keywords: international transport law forum; public law (state law) sciences; scientific school of transport law.

Ставший доброй научной традицией февральский Международный транспортно-правовой форум, организуемый ежегодно Юридическим институтом РУТ (МИИТ), в 2023 г. объединил ученых, представителей государственных структур, университетов, научных организаций своей повесткой, посвященной публично-правовым проблемам транспортного права.

Обращаясь к краткому экскурсу в историю форума, назовем его «основные вехи».

14 февраля 2019 г. — открытие традиции проведения форума, тогда основной темой научного мероприятия стали современные финансовые и финансово-правовые проблемы на транспорте. Непосредственным инициатором-организатором научного мероприятия выступила кафедра «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) под руководством доктора юридических наук, А. А. Чеботаревой.

Второй форум «Правовые аспекты цифровизации международного транспорта и логистики» состоялся 12—13 февраля 2020 г.

Третий форум, приуроченный к 125-летию Российского университета транспорта, работавший 10 и 11 февраля 2021 г., объединил ученых многих стран, которых привлекла актуальная тематика: «Искусственный интеллект и тренды цифровизации: техногенный прорыв как вызов праву».

9—10 февраля 2022 г. в Юридическом институте Российского университета транспорта (РУТ) состоялся IV Международный транспортно-правовой форум «Цифровой суверенитет и кибербезопасность» в формате видеоконференцсвязи.

А 15 и 16 февраля 2023 г. в стенах Российского университета транспорта прошел ставший традиционным V Международный транспортно-правовой форум.

С приветственным словом к участникам форума обратился Игорь Наумович Розенберг, проректор Российского университета транспорта, доктор технических наук, профессор, член-корреспондент РАН, подчеркнув заинтересованность ученых и практиков России и зару-

бежных стран в объединении усилий для решения правовых проблем транспортного права.

Начинавшийся как научный проект небольшой инициативной группы ученых, сегодня Международный транспортно-правовой форум стал традиционным научным мероприятием нашего университета с богатой историей [1, стр. 13—20]. Благодаря данному мероприятию продолжается расширение международных научных контактов нашего вуза и реализация перспективных международных научных проектов в транспортной сфере.

С самого первого форума его отличительная особенность — всегда реальный международный статус! Интерес к научному форуму за пять лет проявили ученые более 15 зарубежных стран, из которых самыми представительными оказались *Болгария, Беларусь, Марокко, Сербия, Испания, Египет* и др. В работе форума приняли участие ученые республики Беларусь, Туниса, Ливана, Египта. А география (по России) объединила представителей из Новороссийска, Забайкалья, Саратова, Екатеринбурга, Ростова.

Февральские дни стали традиционными в объединении ученых, преподавателей, практических работников. Число участников форума год от года растет, увеличивается количество аспирантов, молодых ученых, специалистов, что подтверждает факт заинтересованности ученых и практиков России и зарубежных стран в объединении усилий для решения правовых проблем транспортного права.

В числе участников дискуссии форума выступили представители Правового департамента ОАО «РЖД» (Алексей Викторович Васильев), Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области (Ирина Владимировна Подобед, Татьяна Викторовна Анциферова), ГУП «Московский метрополитен» (Лилия Александровна Виноцкая), ООО «РЖД-Технологии» (Сергей Иванович Леонов), АО «Уголь-Транс» (Родион Петрович Шевелев, Яна Искандеровна Махмудова, Екатерина Викторовна Бурляева), АО «Федеральная пассажирская компания» (Наталья Дмитриевна Быстрова), ученые Института государства и права РАН (Татьяна Анатольевна Полякова и др.), преподаватели Белорусского государственного университета, Белорусского национального технического университета, Уральского государственного юридического университета имени В. Ф. Яковлева (г. Екатеринбург), Ростовского государственного университета путей сообщения и др.

В рамках пленарного заседания живой интерес присутствующих вызвал доклад ученого из Туниса, из университета Сфакса, доктора экономических наук, имеющего большое число публикаций на транспортно-правовую тематику, активно публикующегося в изданиях WoS и Scopus — Арбии Хлали — «Государственно-частное партнерство на морском транспорте: анализ морских портов Азии и Африки».

Нашли возможность приехать специально для участия в нашем форуме: Ольга Александровна Хотько, кандидат юридических наук, доцент кафедры «Экологическое и аграрное право» Белорусского государственного университета, доцент кафедры «Транспортные системы и технологии» Белорусского национального технического университета (г. Минск, Республика Беларусь) и Мария Анатольевна Бажина, кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры предпринимательского права Уральского государственного юридического университета имени В. Ф. Яковлева (г. Екатеринбург). О. А. Хотько посвятила свое выступление проблемам интеграционного строительства на постсоветском пространстве как фактору усиления развития транспортного права, а М. А. Бажина ознакомила участников пленарного заседания со своим исследованием на тему «Соблюдение баланса интересов при осуществлении транспортной деятельности с применением инновационных технологий».

Нельзя не подчеркнуть, что в работе двух дней форума приняли участие преподаватели, практически все заведующие кафедрами Юридического института, в том числе члены диссертационного совета: А. И. Землин, доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий кафедрой «Транспортное право», Е. Н. Рудакова, доктор политических наук, заведующая кафедрой «Таможенное право и организация таможенного дела», В. А. Мальцев, кандидат юридических наук, заведующий кафедрой «Теория права, гражданское право и гражданский процесс», В. Е. Чеботарев, кандидат экономических, заведующий кафедрой «Морское право и международное право».

Анализ представленных тем докладчиками форума свидетельствует о живом интересе в целом к проблемам регулирования транспортных отношений, проблем безопасности на транспорте, аспектам влияния цифровой экономики на развитие транспортной отрасли.

Нельзя не подчеркнуть, что к 2023 г. Юридический институт РУТ (МИИТ) значительно повысил свой имидж благодаря стремлению

коллектива к постоянному развитию и достижению новых результатов. Институтом активно продолжает наращиваться международное сотрудничество в направлениях участия в международных конференциях, в том числе в других странах; растет публикационная активность преподавателей, увеличивается число статей и монографий на иностранных языках, в том числе в изданиях, индексируемых ведущими наукометрическими системами.

Все это стало возможным благодаря развитию в институте научной школы транспортного права, правовой науки и внедрению ее в транспортное образование, заинтересованности всего коллектива в подготовке кадров высшей квалификации, работе с аспирантами.

На базе Российского университета транспорта создан диссертационный совет по научной специальности 5.1.2 — Публично-правовые (государственно-правовые) науки, активно работают аспиранты, их научные изыскания становятся предметом обсуждений на кафедрах, молодые ученые включаются в научно-исследовательские работы.

Немаловажен факт: многие аспиранты Юридического института имеют серьезный опыт практической деятельности, и именно реальное видение проблем правового регулирования самых разнообразных транспортных отношений приводит их к осознанию необходимости серьезного научного поиска, а готовящиеся ими диссертации основаны на добротных эмпирических материалах. В тематике диссертационных исследований наших аспирантов отражены самые актуальные публично-правовые проблемы транспортного права, многие из них выступили на «полях» форума и представили ряд результатов своих работ. Среди таких специалистов: С. И. Леонов, заместитель генерального директора ООО «РЖД-Технологии» (доклад «Актуальные вопросы нормативно-правового регулирования обеспечения безопасного функционирования объектов железнодорожного транспорта. Цифровой аспект»), И. В. Подобед, начальник Управления правового и кадрового обеспечения Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области («Публично-правовое регулирование оплаты проезда пассажирами в автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте Московской области»), В. П. Гуменюк, главный государственный таможенный инспектор правового отдела, Новороссийская таможня, Краснодарский край, г. Новороссийск («Административная ответственность за нарушение

таможенного законодательства Российской Федерации в условиях Евразийского экономического союза и др.).

V Международный транспортно-правовой форум продлился два дня. Программа форума включала, наряду с пленарным заседанием, работу двух секций — «Публично-правовое содержание государственного управления в сфере транспорта» и «Морской транспорт и международное право», а также работу дискуссионной секции Клуба молодых ученых Юридического института в рамках проектной деятельности.

По итогам работы предыдущих четырех форумов изданы сборники тезисов докладов их участников — все сборники прошли индексацию в РИНЦ (Российском индексе научного цитирования). А по итогам V форума планируется издание коллективной монографии и сборника работ молодых ученых.

V Международный транспортно-правовой форум проведен в условиях подъема интересов ученых-правоведов к решению проблем правового регулирования цифровой экономики, к созданию правовых гарантий обеспечения безопасности транспортной деятельности, на этапе внедрения новых цифровых технологий. А научные идеи форума станут предметом дальнейших обсуждений учеными, будут способствовать развитию и совершенствованию законодательства, а также наполнять учебные материалы для студентов транспортных вузов.

Подобные мероприятия являются добротной площадкой обмена опытом, приращения научных знаний, становления молодых ученых, выработки актуального видения самых насущных проблем правового регулирования.

Литература

1. Духно, Н. А. Транспортно-правовой форум: ежегодное международное и ведущее научное мероприятие Юридического института Российского университета транспорта / Н. А. Духно, А. А. Чеботарева // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 1 (37). — С. 13—20.

Нестеров Евгений Александрович,
кандидат юридических наук, директор Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

**Цифровизация контрольно-надзорной деятельности
в сфере транспорта в рамках внедрения
риск-ориентированного подхода**

Аннотация. Цифровизация контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта, в которой уже сегодня применяется риск-ориентированный подход, направлена на снижение издержек подконтрольных объектов, повышение оперативности обмена информацией, повышение эффективности и прозрачности государственного контроля (надзора). В представленной статье исследуются положения отдельных актов государственного управления, реализация которых направлена на внедрение информационно-аналитических систем и сервисов в контрольно-надзорную деятельность Ространснадзора и других федеральных органов исполнительной власти.

Ключевые слова: государственное управление; государственный контроль (надзор); контрольно-надзорная деятельность; риск-ориентированный подход; транспортный надзор; транспортная безопасность; цифровизация.

Evgeny A. Nesterov,
PhD in Law, Director of the Law Institute
of the Russian University of Transport (MIIT)

**Digitalization of control and supervisory activities
in the field of transport as part of the implementation
of a risk-based approach**

Abstract. Digitalization of control and supervisory activities in the field of transport, which already uses a risk-based approach, is aimed at reducing the costs of controlled facilities, increasing the efficiency of information exchange, increasing the efficiency and transparency of state control (supervision). The article examines the provisions of individual acts of public administration, the implementation of which is aimed at the introduction of in-

formation and analytical systems and services in the control and supervisory activities of Rosstransnadzor and other federal executive authorities.

Keywords: public administration; state control (supervision); control and supervisory activities; risk-based approach; transport supervision; transport security; digitalization.

Новый импульс внедрению риск-ориентированного подхода к контрольно-надзорной деятельности придало принятие и вступление в силу с 21 июля 2021 г. Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации». Под государственным контролем (надзором) в данном законодательном акте понимается деятельность контрольных (надзорных) органов, направленная на предупреждение, выявление и пресечение нарушений обязательных требований, осуществляемая в пределах полномочий указанных органов посредством профилактики нарушений обязательных требований, оценки соблюдения гражданами и организациями обязательных требований, выявления их нарушений, принятия предусмотренных законодательством РФ мер по пресечению выявленных нарушений обязательных требований, устранению их последствий и (или) восстановлению правового положения, существовавшего до возникновения таких нарушений. В качестве цели государственного контроля (надзора) данный Закон определяет достижение общественно значимых результатов, связанных с минимизацией риска причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям, вызванного нарушениями обязательных требований. Согласно ст. 5 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» к охраняемым законом ценностям относятся жизнь, здоровье людей, нравственность, права и законные интересы граждан и организаций, непричинение вреда (ущерба) животным, растениям, окружающей среде, обороне страны и безопасности государства, объектам культурного наследия, иные ценности [2].

Реформирование контрольно-надзорной деятельности входит в перечень основных направлений стратегического развития Российской Федерации на период до 2025 г. В соответствующих программных документах, предшествующих принятию названных законодательных актов, в качестве ключевых целей реформы контрольно-надзорной

деятельности были заявлены снижение административной нагрузки на организации и граждан, осуществляющих предпринимательскую деятельность, повышение качества администрирования контрольно-надзорных функций, уменьшение числа смертельных случаев, заболеваний и отравлений, а также материального ущерба¹.

Согласно срокам реализации направлений указанной программы к 2025 г. предстоит актуализировать и систематизировать обязательные требования по наиболее массовым видам предпринимательской деятельности и по всем видам контроля и надзора. Кроме того, по 25 наиболее массовым видам контроля и надзора исчерпывающие перечни обязательных требований для малого и среднего бизнеса, в соответствии с которыми проводятся проверки, должны стать доступными онлайн. Компании и предприниматели в электронном виде смогут получать подробную консультацию по перечням обязательных требований, информацию о проведенных и планируемых контрольных мероприятиях, планируется реализовать и механизм электронного самодекларирования.

Формирование новой идеологии государственного контроля (надзора) невозможно без создания соответствующей цифровой инфраструктуры. В связи с этим одним из перспективных направлений реформы контрольно-надзорной деятельности является возможность использования при проведении государственного контроля (надзора) информационных технологий. Речь идет о действительно масштабной цифровизации контроля как одной из важнейших функций государственного управления. Уже в настоящее время это позволяет снизить издержки подконтрольных объектов, повысить эффективность и прозрачность государственного контроля (надзора). Реализация законодательных положений об использовании информационных систем на практике означает, что в случае отсутствия в соответствующей информационной системе сведений о контрольно-надзорном мероприятии либо отдельном контрольно-надзорном действии такие мероприятия и действия не приобретают юридического значения. Все сведения, как о действиях контролируемых субъектов, так и о соблюдении

¹ См.: Паспорт приоритетной программы «Реформа контрольной и надзорной деятельности»: утвержден президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам (протокол от 21 декабря 2016 г. № 12).

обязательных требований контролируемыми лицами, должны быть доступны в информационных системах в режиме реального времени.

Таким образом, расширение инструментов взаимодействия контролируемых лиц и контрольно-надзорных органов посредством информационных ресурсов, создаваемых контрольно-надзорными органами в обязательном порядке, позволяет уменьшить непосредственное взаимодействие контролируемых лиц и контрольно-надзорных органов, повысить оперативность обмена информацией, эффективность и оперативность работы указанных органов. Внедрение указанных подходов позволяет в том числе снизить объем документооборота контрольно-надзорных органов, а также предоставляет им дополнительные инструменты для оценки соблюдения обязательных требований, мониторинга контролируемой среды, оценки рисков, аналитической работы, что позволит расширить возможности применения в рамках контрольно-надзорной деятельности фото-, видеофиксации, в том числе в удаленном режиме. Кроме того, закрепление принципов функционирования системы межведомственного электронного взаимодействия, нашедшее отражение в законе, позволяет повысить эффективность контрольно-надзорной деятельности в смежных видах контроля.

Масштабные изменения в системе контроля (надзора), цифровизации транспортной отрасли начались уже в 2019 г. Уровень административной нагрузки для Ространснадзора составил тогда 27,6%. Это самый низкий показатель среди органов, участвовавших в реформе контрольно-надзорной деятельности. За три года количество проверок сократилось в 2,4 раза. Реализованы основные идеи реформы контрольно-надзорной деятельности, в том числе вступили в силу законодательные новеллы при выборе объектов контроля (надзора) и перечень обязательных требований к ним; введена корпоративная сертификация системы менеджмента безопасности движения и выдачи соответствующих документов; категорированы структурные подразделения с учетом рисков, классифицированы риски причинения вреда, определены процессы, нарушения обязательных требований, которые могут привести к тяжким последствиям, и т.д. Транспортная отрасль на сегодняшний день является одной из самых зарегулированных: общее количество нормативных актов — 456, а обязательных требований — почти 9 тыс. Медленное развитие и развертывание

совмещенных с федеральными агентствами информационных баз может серьезно затормозить решение задачи по профилактике нарушений, что является одной из целей реформы [1].

Тем не менее, по данным самих надзорных органов, примерно 70% объема любой проверки занимает изучение различного рода документов, и необходимость перевода этой рутинной работы в цифровой формат является важным шагом на пути к цифровизации экономики в целом. С этой целью в работу контрольно-надзорных органов внедряются информационные системы, мобильное приложение «Инспектор». Таким образом, цифровые технологии в области контрольно-надзорной деятельности должны обеспечить возможность перехода к абсолютно новым формам и методам осуществления контрольных мероприятий. При этом для применения дистанционных методов контроля необходимо подготовить соответствующие изменения в законодательстве.

Виды государственного контроля, при которых уже сегодня применяется риск-ориентированный подход, определяются Правительством РФ. В этот перечень на настоящий момент включены в том числе федеральный государственный контроль (надзор) в области гражданской авиации¹, федеральный государственный контроль (надзор) в области железнодорожного транспорта², федеральный государственный контроль (надзор) в области транспортной безопасности³, федеральный государственный контроль (надзор) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве⁴, Федеральный государственный контроль

¹ Постановление Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1064 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области гражданской авиации»

² Постановление Правительства РФ от 25 июня 2021 г. № 991 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области железнодорожного транспорта»

³ Постановление Правительства РФ от 29 июня 2021 г. № 1051 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации»

⁴ Постановление Правительства РФ от 29 июня 2021 г. № 1043 «О федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве»

(надзор) за соблюдением правил технической эксплуатации внеуличного транспорта и правил пользования внеуличным транспортом¹.

Транспортный комплекс активно адаптируется к новым хозяйственным и социальным реальностям, достижениям научно-технического прогресса. Уже сегодня здесь реализован целый ряд масштабных проектов по созданию информационных систем нового поколения. Так, в соответствии с планами реализации ведомственного приоритетного проекта Ространснадзора «Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации»² путем функционирования Единой информационно-аналитической системе (ЕИАС) Ространснадзора³ достигнуты определенные результаты в области автоматизации контрольно-надзорной деятельности. Прозрачность и доступность осуществления контрольно-надзорной деятельности планируется реализовать посредством внедрения интерактивных сервисов для субъектов контроля, позволяющих получать всю необходимую информацию, разъяснения и консультации по вопросам осуществления контрольно-надзорной деятельности. Также здесь предусматривается формирование открытых источников, содержащих исчерпывающий перечень обязательных требований, реестр субъектов контроля, категории рисков и методики их оценки, материалы для самопроверок и внутреннего аудита, публичных контрольных листов (чек-листов), сведений о планируемых мероприятиях контрольно-надзорной деятельности и их результатах, публичных профилактических мероприятий, семинарах и конференциях. Однако еще многое предстоит сделать [3].

На сегодня в качестве задач системы управления рисками Ространснадзора определяются:

¹ Постановление Правительства РФ от 25 июня 2021 г. № 1003 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) за соблюдением правил технической эксплуатации внеуличного транспорта и правил пользования внеуличным транспортом и о признании утратившим силу постановления Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2019 года № 1897»

² См.: Паспорт ведомственного приоритетного проекта Федеральной службы по надзору в сфере транспорта «Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации» (утвержден протоколом заседания проектного комитета от 21 февраля 2017 г. № 13(2))

³ См.: <https://eias.rostransnadzor.ru/>

— информационно-аналитическое обеспечение деятельности Ространснадзора при планировании и осуществлении мероприятий государственного контроля;

— цифровизация рутинных процессов, осуществляемых инспекторским составом;

— повышение обоснованности принимаемых в рамках риск-ориентированного подхода решений;

— обеспечение прозрачности деятельности Ространснадзора;

— перевод в цифровой формат процессов сбора и анализа сводной информации об осуществлении контрольных (надзорных) мероприятий;

— повышение доступности указанной информации для хозяйствующих субъектов и граждан;

— приведение системы в соответствие со средним и высоким уровнями Стандарта информатизации контрольно-надзорной деятельности;

— реализация цифровых сервисов для поднадзорных субъектов.

Кроме того, распоряжением Правительства РФ от 28 августа 2019 г. № 1911-р утверждена Концепция поэтапного перевода информационных систем органов государственной власти и органов местного самоуправления в государственную единую облачную платформу (ГЕОП). Это позволит повысить эффективность использования информационно-технологической и коммуникационной инфраструктуры, созданной для предоставления государственных и муниципальных услуг в электронной форме.

Одновременно создана и функционирует государственная информационная система «Типовое облачное решение по автоматизации контрольной (надзорной) деятельности» (ГИС ТОР КНД). Информационная система создана в целях реализации полномочий контрольных (надзорных) органов в целях осуществления контрольной (надзорной) деятельности, лицензирования, разрешительной деятельности, а также досудебного обжалования решений контрольного (надзорного) органа, действий (бездействия) его должностных лиц при осуществлении государственного контроля (надзора), муниципального контроля, решений и действий (бездействия), совершенных при предоставлении государственных и муниципальных услуг в части разрешений, включая лицензии, в том числе по предоставлению, вне-

сению изменений, прекращению действия, подтверждению соответствия и др.

Государственная информационная система предназначена для автоматизации решения задач управления рисками причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям, вызванного нарушениями обязательных требований, в том числе с помощью сбора, обработки, анализа и учета сведений, используемых для оценки и управления рисками причинения вреда (ущерба), с использованием подсистемы координации контрольной (надзорной) деятельности.

Система должна позволить производить оценку результативности и эффективности деятельности контрольных (надзорных) органов, вести учет сведений о соблюдении обязательных требований, в том числе наблюдение за соблюдением обязательных требований (мониторинг безопасности) с использованием подсистемы сбора данных государственной информационной системы и данных, получаемых с государственных космических аппаратов дистанционного зондирования Земли, а также продуктов, создаваемых на их основе.

В рамках системы также осуществляется межведомственное информационное взаимодействие с гражданами и организациями, контрольными (надзорными) органами, иными государственными органами, органами местного самоуправления и подведомственными им организациями а также ведение дел об административных правонарушениях, включая ведение реестра административного делопроизводства и формирование справочников административной ответственности, являющихся первичными для иных информационных систем, и ведение реестров разрешительной деятельности¹.

Таким образом, с позиций субъектов государственного управления, к 2024 г. должен сформироваться и реализовываться принципиально новый подход к механизму контрольно-надзорной деятельности, определяющий категорическое отсутствие проверок, проводимых вне критериев риск-ориентированного подхода и с применением единой государственной информационной системы.

¹ Постановление Правительства РФ от 21 апреля 2018 г. № 482 «О государственной информационной системе “Типовое облачное решение по автоматизации контрольной (надзорной) деятельности”».

Литература

1. Деятельность транспортных прокуратур в условиях реформы государственного контроля (надзора): сб. материалов круглого стола (Москва, 21 мая 2021 г.) / под редакцией Т. А. Дикановой. — Москва, 2021.
2. Корякин, В. М. Правовые и теоретико-методологические основы применения риск-ориентированного подхода при осуществлении государственного контроля (надзора) на транспорте / В. М. Корякин, Е. А. Нестеров // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 4(44). — С. 103—115.
3. Мамина, О. И. Цифровизация государственного контроля (надзора) в сфере транспорта как направление современной реформы контрольно-надзорной деятельности // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 1(33). — С. 39—47.

Подобед Ирина Владимировна,
начальник Управления правового и кадрового обеспечения
Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры
Московской области

Публично-правовое регулирование оплаты проезда пассажирами в автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте Московской области

Аннотация. В настоящей работе проведен анализ подходов по публично-правовому и гражданско-правовому регулированию оплаты пассажирами проезда в автомобильном транспорте и городском наземном электрическом транспорте в Московской области. Исследованы причины и результаты введения нормативно-правового запрета региональным законом оплаты пассажирами проезда в салоне транспортного средства наличными денежными средствами. В ходе исследования были использованы формально-юридический, диалектический, системно-структурный методы и метод сравнения. По результатам исследования установлена проблематика и последствия реализации такого механизма обеспечения безопасности и комфорта регулярных пассажирских перевозок.

Ключевые слова: пассажирские перевозки; обеспечение безопасности регулярных пассажирских перевозок; оплата пассажирами проезда.

Irina V. Podobed,
head of the Department of Legal and Personnel Support
of the transport and Road Infrastructure Ministry
of the Moscow Region

**Public and legal regulation of passengers' fares
in road transport and urban surface electric transport
in the Moscow region**

Abstract. This article analyzes the legal approaches to payment for passenger transport in the Moscow Region from both public law and civil law perspectives. The study examines the reasons and consequences of the introduction of a normative-legal ban on cash payments for passenger transport services in the region. The research employs formal-legal, dialectical, systematic-structural, and comparative methods. The study identifies the problems and consequences of implementing such a mechanism for ensuring safety and comfort in regular passenger transportation.

Keywords: passenger transport; safety in regular passenger transportation; payment for passenger transport.

В сфере организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом уполномоченные органы власти и перевозчики осуществляют взаимодействие с целью удовлетворения потребностей пассажиров в бесперебойных, своевременных, комфортных и безопасных перевозках, а граждане как потребители услуг перевозки удовлетворяют свои потребности через заключаемые с перевозчиками договоры перевозки.

Возникающие отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее — регулярные перевозки) в формуле «уполномоченный орган власти — перевозчик — пассажир» регулируются различными правовыми средствами: как гражд-

данско-правового, так и публично-правового характера. Это отличительная черта такого комплексного правового образования, как транспортное право, сочетающего частноправовые и публично-правовые начала. Как констатирует С. Ю. Морозов «...невозможно удовлетворить потребности граждан в систематических перевозках автомобильным транспортом без помощи как гражданско-правовых средств, так и средств публично-правового воздействия» [1, стр. 203]. При этом, по его мнению, самоорганизация имеет неоспоримые преимущества перед нормативной организацией и управлением. Позиция неприемлемости методов правового управления в сфере рыночной экономики высказывается постоянно, при этом С. Ю. Морозов резюмирует: «...оптимально организовать пассажирские перевозки автомобильным транспортом позволит разумное сочетание индивидуальных и нормативных правовых средств. Нужда в нормативных средствах проявляется при определении рамок применения правовых средств самоорганизации и направления синергетического процесса по правильному пути» [1, стр. 203—204].

В статье предлагается рассмотреть аспекты осуществления правового регулирования вопросов оплаты проезда пассажирами по маршрутам регулярных перевозок автомобильным транспортом на примере Московской области (способы, порядок). От полноты поступлений оплаты пассажирами проезда зависит повышение уровня окупаемости деятельности транспортных предприятий, и этот вопрос отношений «перевозчик — пассажир» регулируется гражданско-правовыми нормами. Полнота оплаты пассажирами проезда влияет и на уменьшение размера покрываемых из бюджетной системы части затрат, не покрываемых доходами транспортных предприятий, а прозрачность фиксации пассажиров, оплативших и воспользовавшихся услугами перевозок необходимо для покрытия перевозчикам недополученных доходов за перевозку льготных категорий граждан. При этом способ оплаты должен быть удобным и комфортным для пассажира, чтобы пассажир в городском транспорте, даже в час пик, легко оплатил проезд при этом перевозчик без дополнительных затрат легко это зафиксировал.

Согласно ст. 784, 786 ГК РФ) перевозка пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки, по которому перевозчик обязуется перевезти пассажира и доставить багаж в пункт назначения, а пассажир в свою очередь обязуется уплатить установленную

плату за проезд и за провоз багажа. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами, заключение договора перевозки удостоверяется билетом, а провоза багажа багажной квитанцией.

Статья 19 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта определяет, что регулярные перевозки пассажиров и багажа осуществляются на основании публичного договора перевозки пассажира по маршруту регулярных перевозок и относятся к перевозкам транспортом общего пользования. Согласно Уставу в течении всей поездки пассажир обязан подтвердить оплату своего проезда (ст. 20), порядок продажи билетов определяется правилами перевозок пассажиров (ч. 1 ст. 24).

Действовавшие до 1 января 2021 г. Правила перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденные постановлением Правительства РФ от 14 февраля 2009 г. № 112, предусматривали перечень обязательных реквизитов на билете и возможность оформления билета в электронном виде. Кроме того, п. 49 устанавливал, что продажа билетов для проезда в городском и пригородном сообщениях производится: в транспортных средствах (кондукторами или водителями) и в специализированных пунктах и иных местах продажи билетов вне транспортных средств.

Согласно действующим Правилам перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства РФ от 1 октября 2020 г. № 1586 (далее — Правила перевозок) предусмотрены также различные типы материальных носителей (бумажный, электронная микропроцессорная карта, бесконтактная смарт-карта, транспортная карта, магнитный диск и др.), на которых хранятся реквизиты билетов, при этом целиком или часть реквизитов может быть размещена в электронном виде в автоматизированной информационной системе, предназначенной для хранения таких реквизитов, также предусмотрена возможность оформлять билет на кассовом чеке. В действующих Правилах перевозок отсутствуют и требования по определению мест продажи билетов (у кондуктора, водителя или в специализированных пунктах).

Таким образом, установлен диспозитивный порядок регулирования вопроса выбора типа билета перевозчиком.

Традиционно на общественном автомобильном транспорте в городском и пригородном сообщении используется билет на бумажном носителе для разовой поездки, и приобретается он в салоне транспортного средства у водителя или кондуктора.

Такая традиционная система билечивания пассажиров имеет ряд недостатков для работы транспортных предприятий и уполномоченного органа в сфере организации перевозок: 1) расходы на содержание отряда кондукторов и инкассацию наличных средств; 2) непрозрачность при подсчете количества поездок льготных категорий граждан, поскольку контроль ведется самим перевозчиком; 3) нарушение требований безопасности в случае продажи билетов водителем на ходу, с целью обилечить всех пассажиров и не нарушить расписание движения.

К концу 2013 г. информационные технологии уже позволяли использовать хранение реквизитов билетов на электронных носителях информации. Однако перевозчики и не пытались использовать новые технологии для организации процессов оплаты перевозок. Этому даже не способствовало обязательство на законодательном уровне обеспечить возможность оплаты товаров (работ, услуг) путем использования национальных платежных инструментов, а также наличных расчетов по выбору потребителя согласно требованиям Закона РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей», введенное Федеральным законом от 5 мая 2014 г. № 112-ФЗ.

Проанализировав ситуацию и понимая, что объективно самоорганизоваться всем перевозчикам Московской области и совместно вложить инвестиции для развития новой системы оплаты проезда действительно сложно, власти Московской области приняли решение начать процесс перехода к новой системе оплаты проезда пассажирами по регулярным перевозкам на базе государственного транспортного предприятия ГУП МО «Мострансавто» с привлечением инвестора.

Первым шагом было введение Законом Московской области от 14 ноября 2013 г. № 135/2013-ОЗ «О внесении изменений в Закон Московской области “Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области”» понятия единой транспортной карты, на транспорте в Московской области (далее — ЕТК)

— «...бесконтактный оснащенный микропроцессором специализированный электронный носитель, подтверждающий право на проезд с сохранением информации о поездках в электронной форме». Единая транспортная карта получила название «Стрелка».

Вторым шагом стало принятие нормативного регулирования создаваемой системы — постановлением Правительства Московской области от 10 сентября 2014 г. № 727/36 утвержден Порядком функционирования системы обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и провоза багажа на общественном транспорте Московской области, учета проданных билетов и совершенных поездок, утвержденным (далее — Порядок функционирования системы, постановление МО № 727/36). Далее Правительство Московской области заключило по результатам открытого конкурса Инвестиционного договора о реализации инвестиционного проекта по созданию и обеспечению функционирования системы обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и перевозки багажа на общественном транспорте Московской области, учета проданных билетов и совершенных поездок от 25 ноября 2014 № МТ-Д/14-316 (далее — Инвестиционный договор), сторонами которого стали Правительство Московской области в лице Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области (далее — Министерство), Акционерное общество «Мострансавто» (с 01 июня 2019 правопреемник ГУП МО «Мострансавто», прекратившее свое существование путем реорганизации в форме преобразования в АО) (далее — АО Мострансавто) и Акционерное общество «Расчетные решения» (ранее АО «УЭК» переименовано, о чем внесена запись в Единый государственный реестр юридических лиц за государственным регистрационным номером от 13 июля 2018 г. № 7187748346306) (далее — Инвестор).

Согласно Инвестиционному договору Инвестором создается система обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и перевозки багажа на общественном транспорте Московской области, учета проданных билетов и совершенных поездок (далее — система СОБОП, Система). Система представляет собой единый имущественный технологический комплекс, включающий в себя основные средства (техническое и компьютерное оборудование), нематериальные активы (программное обеспечение, протоколы, форматы и алгоритмы обмена и обработки данных), объединенные единым функциональным назначением.

Общий срок реализации инвестиционного проекта составляет 14 лет (до 31 декабря 2027 г.). Инвестор обеспечивает возврат инвестиций за счет оказания услуг всем перевозчикам Московской области по приему и учету платежей за оплату проезда по отдельным заключаемым договорам.

В соответствии с постановлением МО № 727/36 под системой СОБОП понимается технологический комплекс, обеспечивающий возможность использования электронных средств платежа для оплаты проезда пассажиров и перевозки багажа на общественном транспорте Московской области, осуществления безналичных расчетов, учета проданных билетов и совершенных поездок.

Система создавалась в целях:

- обеспечения удобства оплаты проезда на общественном транспорте, унификации технологий и способов безналичной оплаты проезда на транспортных средствах всех перевозчиков, снижения временных издержек пассажиров, связанных с приобретением и гашением проездных билетов;
- обеспечения денежных выплат перевозчикам за фактический объем оказанных услуг по перевозке пассажиров и багажа;
- снижения доли наличных средств в обороте перевозчиков и расходов на их инкассацию.

Вышеуказанное постановление МО № 727/36 с учетом положений Инвестиционного договора определяет, что Инвестор, который одновременно является оператором системы, за вознаграждение представляет перевозчику, заключившим с ним договор по форме, утвержденной Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области, услугу по организации приема денежных средств от пользователей в счет оплаты стоимости услуг, оказываемых перевозчиками по пассажирским перевозкам с использованием различных электронных носителей информации (ЕТК, в том числе выпущенной в электронном виде без физического носителя, банковских карт, в том числе и с бесконтактной технологией оплаты, с использованием транспортных карт иных субъектов РФ (в частности транспортной карты Москвы «Тройка» (далее — ТК Тройка)

Договоры с перевозчиками в целях работы в системе СОБОП инвестор-оператор заключает в порядке ст. 428 ГК РФ. Согласно положениям договора оператор за вознаграждение осуществляет оказание

услуг перевозчику, в том числе по организации взаиморасчетов между перевозчиком и пользователями, в целях оплаты проезда на транспортных средствах, учету поездок пользователей, совершенных с использованием электронных носителей информации (ЕТК Стрелка, банковских карт, ТК Тройка).

Таким образом, оператор на основании заключенных с перевозчиками договоров, привлекая иных участников системы СОБОП (платежных субагентов, кредитные организации), в рамках обеспечения функционирования системы СОБОП предоставляет перевозчикам услуги по взиманию платы за проезд с пассажиров — пользователей услуги перевозки.

Оператор системы обеспечивает выпуск и распространение ЕТК в необходимом объеме для массового распространения.

Пользователи ЕТК имеют право:

— производить пополнение ЕТК и электронного приложения ЕТК, размещаемого на банковской транспортной карте денежными средствами;

— получать автоматические уведомления об изменении остатка лицевого счета ЕТК по указанному Пользователями адресу электронной почты после ее регистрации на интернет-сайте Системы на безвозмездной основе и(или) номеру мобильного телефона по *sms* после ее регистрации на интернет-сайте Системы на условиях, определяемых выбранными Сервис-провайдерами;

— при пополнении ЕТК и ее приложения получать информацию об остатке лицевого счета карты в бумажном или электронном виде.

Для оплаты проезда с использованием указанных карт используются специализированные устройства — терминалы оплаты. Присоединившийся к системе СОБОП перевозчик обязуется обеспечить установку и функционирование на всех транспортных средствах, используемых для перевозки пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок, терминалов оплаты за свой счет или за счет средств оператора системы в соответствии с условиями заключенных с ним договоров.

К 2018 г. СОБОП на маршрутах, обслуживаемых ГУП «Мострансавто», и других присоединившихся перевозчиков позволила внедрить систему оплаты электронными средствами, в том числе безналичными средствами, и создать единую информационную и платежную среду на общественном транспорте Московской области.

Установив терминальное оборудование (в совокупности с турникетной системой), система позволила предприятию минимизировать издержки в деятельности и отказаться от кондукторов на маршрутах. Снизилось количество безбилетных пассажиров, и возросла выручка от оказания услуг по перевозке пассажиров.

Присоединившимся перевозчикам стала доступна автоматизированная система учета и отчетности, в которой стали отображаться 100% поездок и сумма выручки.

Перевозчикам стала доступна система онлайн-мониторинга транспортной работы и оплат, где в реальном времени можно видеть:

— динамику поездок в различной детализации (вплоть до фамилии водителя);

— состояние оборудования в рейсе (вплоть до его местонахождения).

Уполномоченные органы смогли точно учитывать число поездок льготных категорий граждан, через систему посредством валидации социальных карт жителей Московской области и г. Москвы при поездке и в дальнейшем использовать при возмещении недополученных доходов перевозчикам.

Расширенная информация о пассажиропотоках и их структуре по времени суток в разрезе транспортной единицы, маршрута и сезонности позволила откорректировать расписание движения по маршрутам и оптимизировать маршрутную сеть.

Таким образом, в Московской области к 2016—2018 гг. был создан правовой инструмент, который позволял перевозчикам, присоединившимся к созданной СОБОП, перейти на новую систему оплаты проезда.

Для комфортности пассажиров была введена гибкая система скидок при оплате поездок с использованием транспортной карты (программа лояльности на транспортной карте Стрелка); скидки в зависимости от количества поездок составляли от 7 до 35% от стоимости поездки. Для учащихся выпущена специальная «льготная карта учащегося» со скидкой от 50 до 90% и льготные карты — 50% от стоимости. С начала реализации инвестиционного проекта по 31 декабря 2022 г. было выпущено 4,3 млн штук, и сейчас находится в обращении у пассажиров 3,4 млн штук. Все это способствовало улучшению качества и комфортности перевозок.

Для расширения комфортности по электронным средствам оплаты в общественном транспорте Московской области Правительства г. Москвы и Московской области заключили Соглашение о возможности использования ТК Тройка на территории области. Инвестором СОБОП была доработана, и теперь пассажир для оплаты мог воспользоваться не только банковской картой, ЕТК Стрелка, но и ТК Тройка, которая действует на транспорте г. Москвы.

Пассажирам использование электронных средств оплаты стало наиболее удобным, а проведенный анализ избираемых пассажирами способов оплаты проезда показал, что на протяжении последних трех лет оплата проезда за наличный расчет осуществляется не более 2% от всего числа всех пассажиров.

Система по результатам рассмотрения на комиссии Государственного совета по направлению «Транспорт» вошла в ТОП-10 перспективных практик на транспорте.

Б. И. Пугинский под понятием «правовые средства» он понимает «...сочетание (комбинации) юридически значимых действий, совершаемых субъектами с дозволенной степенью усмотрения и служащих достижению этих целей (интересов), не противоречащих законодательству и интересам общества» [2, стр. 87]. В Московской области присоединившиеся к системе СОБОП перевозчики смогли перейти к более прогрессивной и с точки зрения комфортности удобной для пассажиров системе оплаты, позволяющей использовать электронные средства оплаты проезда.

Вышеперечисленные успехи были достигнуты правовыми средствами частноправового регулирования: Инвестиционный договор, заключенные инвестором-оператором с перевозчиками договоры присоединения к системе СОБОП в рамках норм ГК РФ. При этом первостепенную роль сыграло публично-правовое регулирование: введение на законодательном уровне Московской области электронного средства оплаты проезда — ЕТК, установление Порядка функционирования системы СОБОП, скидочной системы для пассажиров при использовании ЕТК. Кроме того, большую роль в переходе всех перевозчиков на систему СОБОП сыграли и дополнительно принятые в Московской области средства публично-правового управленческого характера.

Поддерживающая подход Б. И. Пугинского к понятию «правовые средства» С. Ю. Филиппова дополняет: «Нужда в применении право-

вого инструментария возникает у субъектов правореализационной деятельности. Для того чтобы установленная правом возможность заработала, необходимо, чтобы предлагаемое правом решение субъект присвоил и облек в объективную форму фактического поведения. Так появляются правовые средства в деятельности субъекта» [3, стр. 34—35].

Используя аналогию С. Ю. Морозова, «ключ — правовой инструментарий», а «открытие замка — человеческая деятельность по его использованию», перевозчики не спешили использовать «ключ для открытия замка» — присоединиться к системе СОБОП, несмотря на явное удобство для пассажиров использования для оплаты проезда с помощью ЕТК, не самоорганизовывались, чтобы изменить на своих маршрутах систему оплаты и максимально уйти от бумажных билетов [1, стр. 202].

Именно для того, чтобы подтолкнуть перевозчиков к реализации перехода к созданной СОБОП, в Московской области были применены средства публично-правового регулирования — введен ряд обязательных требований и установлена на региональном уровне административная ответственность за их неисполнение:

1) в 2015 г. Законами Московской области от 25 июня 2015 г. 102/2015-ОЗ и № 241/2015-ОЗ введено требование к транспортным средствам — обеспечение при их использовании бесперебойной работы терминального оборудования для возможности оплаты проезда с использованием ЕТК (ст. 14.1);

2) в 2016 г. Законом Московской области от 4 мая 2016 г. 37/2016-ОЗ «Кодекс Московской области об административных правонарушениях» (далее — КоАП МО) была введена административная ответственность за непредоставление гражданину возможности безналичной оплаты проезда с использованием ЕТК;

3) в 2018 г. перевозчикам законодательно было вменена обязанность — обеспечивать учет выручки от продажи проездных документов (билетов) и талонов для проезда в общественном транспорте в системе СОБОП (п. 8.1 ст. 12), а также обеспечить возможность безналичной оплаты проезда с использованием не только ЕТК, но и банковской карты (ст. 14.1); при этом симметрично был откорректирован состав административного правонарушения по необеспечению предоставления возможности безналичной оплаты проезда (Законы

Московской области от 18 апреля 2018 г. № 46/2018-ОЗ «О внесении изменений в Закон Московской области “Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области”» и от 10 мая 2018 № 65/2018-ОЗ «О внесении изменений в Закон Московской области “Кодекс Московской области об административных правонарушениях”». Указанные Законы были обжалованы заинтересованными лицами, однако в удовлетворении требований было отказано решением Московского областного суда от 23 апреля 2019 г. № 3а-122/2019, оставленным без изменения апелляционным определением Судебной коллегии по административным делам Верховного Суда РФ от 30 сентября 2019 г. № 4-АПГ19.

Именно благодаря такому сочетанию примененных в Московской области правовых средств: гражданско-правового и административно-правового характера, гражданско-правовых договоров, нормативной организации и средств публично-правового воздействия, был достигнут переход на новую современную систему оплаты проезда в Московской области.

Однако при линейном контроле пассажирских перевозок выявился ряд недостатков, не учтенных при переходе на новую систему оплаты.

Анализ статистики по совершению водителями транспортных средств при осуществлении регулярных перевозок административных правонарушений показал, что количество правонарушений приема оплаты за проезд в салоне транспортного средства во время движения по составу повторного административного нарушения (ч. 2 ст. 8.5 Закона МО № 37/2016-ОЗ) за шесть месяцев 2021 г. составило 668, а за шесть месяцев 2022 г. — уже 1325, что означает двукратный рост количества правонарушений.

Таким образом, водители при осуществлении пассажирских перевозок злостно нарушали безопасность движения.

Сложившаяся ситуация требовала в рамках программно-целевого подхода к обеспечению безопасности дорожного движения при организации пассажирских перевозок принятия законодательной властью Московской области нормы, обеспечивающей безопасность пассажиров при перевозках.

В период эпидемии коронавирусной инфекции (COVID-2019) в Московской области уже была практика отказа от продажи билетов за

наличный расчет в салонах транспортных средств, как одна из мер защиты пассажиров в условиях неблагоприятной эпидемиологической обстановки (п. 41 постановления Губернатора МО от 12 марта 2020 г. № 108-ПГ «О введении в Московской области режима повышенной готовности для органов управления и сил Московской областной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций и некоторых мерах по предотвращению распространения новой коронавирусной инфекции (COVID-2019) на территории Московской области»).

Учитывая предпочтение пассажиров использовать электронные средства оплаты, проанализировав полномочия органов власти субъектов РФ в сфере обеспечения безопасности при пассажирских перевозках Законом Московской области от 7 июня 2022 г. № 85/2022-ОЗ «О внесении изменения в Закон Московской области “Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области”» (далее — Закон МО № 85/2022-ОЗ) ст. 14.1 Закон МО № 268/2005-ОЗ была дополнена абзацем следующего содержания: «В целях обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа не допускается реализация проездных билетов за наличный расчет в салонах транспортных средств на смежных межрегиональных маршрутах регулярных перевозок автомобильным транспортом, если начальный остановочный пункт находится на территории Московской области, муниципальных маршрутах регулярных перевозок автомобильным транспортом, межмуниципальных маршрутах регулярных перевозок автомобильным транспортом, в том числе в местах посадки и высадки пассажиров, за исключением продажи проездных билетов в автоматах, кассах остановочных пунктов».

Принятый Закон был обжалован заинтересованным гражданином, посчитавшим, что Закон принят вне полномочий субъекта РФ, и отменяет традиционную систему оплаты проезда в салоне транспортного средства наличными средствами с получением одноразового билета на бумажном носителе нарушает его права потребителя услуги перевозки согласно гражданскому законодательству. Московский областной суд рассмотрел иски о признании недействительным Закона и отменил его решением от 2 января 2023 г. (дело № 3а-181/2023) отказал в их удовлетворении. Суд установил: «Закон соответствует положениям федеральных законов, регулирующих вопросы организации безопасности дорожного движения, само регулиро-

вание осуществлено в рамках дискреции регионального законодателя». Принимая решение, суд руководствовался положениями Конституции РФ и федеральным законодательством о безопасности дорожного движения и организации регулярных пассажирских перевозок.

Согласно Конституции РФ регулирование и защита прав и свобод человека и гражданина, а также гражданское законодательство и установление правовых основ единого рынка находятся в ведении Российской Федерации (п. «в», «ж», «о» ст. 71), а защита прав и свобод человека и гражданина, обеспечение законности, правопорядка, общественной безопасности, охрана окружающей среды и обеспечение экологической безопасности, административное законодательство — в совместном ведении Российской Федерации и субъектов РФ (п. «б», «д», «к» ч. 1 ст. 72).

Конституционно-правовое регулирование вопросов транспортного обслуживания населения определяет, что в ведении Российской Федерации находятся лишь федеральный транспорт и федеральные пути сообщения (п. «и» ст. 71 Конституции РФ). Не отнесены вопросы транспортного обслуживания населения субъекта РФ и к предмету совместного ведения Российской Федерации и субъекта РФ (ст. 72 Конституции РФ).

Следовательно, в силу ст. 73 Конституции РФ вне пределов ведения Российской Федерации и полномочий Российской Федерации по предметам совместного ведения Российской Федерации и субъектов РФ субъекты РФ обладают всей полнотой государственной власти.

В соответствии с преамбулой Закона МО № 268/2005-ОЗ он регулирует отношения, связанные с организацией транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в межмуниципальном и пригородном сообщении, в том числе легковыми такси, а также железнодорожным транспортом в пригородном сообщении на территории Московской области в пределах компетенции Московской области.

Целью Закона является удовлетворение потребностей населения в транспортных услугах, отвечающих требованиям безопасности (п. 1 ст. 1 Закона МО № 268/2005-ОЗ).

Согласно подп. 12 п. 2 ст. 26.3 Федерального закона от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной

власти субъектов Российской Федерации» решение вопросов организации транспортного обслуживания населения автомобильным транспортом в пригородном и межмуниципальном сообщении было отнесено к полномочиям органов государственной власти субъекта РФ с правом принимать законы и иные нормативные правовые акты вне зависимости от наличия в федеральных законах положений, устанавливающих указанное право, а также принимают государственные программы субъекта РФ (п. 3.1 ст. 26.3). Одновременно п. 4 той же статьи указанного Закона было установлено, что федеральные законы могут приниматься по вопросам, указанным в п. 2 настоящей статьи¹.

Согласно Федеральному закону от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» законодательство РФ о безопасности дорожного движения состоит не только из федеральных законов и принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов РФ, но и из законов и иных нормативных правовых актов субъектов РФ (ст. 4), а в соответствии с законодательством РФ и законодательством субъектов РФ организуются и осуществляются государственный надзор и контроль в области обеспечения безопасности дорожного движения (ст. 30). При этом согласно ст. 6 Закона при разграничении полномочий органов публичной власти разного уровня в сфере безопасности дорожного движения не называются предметы регулирования законами субъектов РФ.

Таким образом, законы субъектов РФ, прямо названные в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения», источники, устанавливающие правовые основы безопасности дорожного движения, могут регулировать вопросы, не урегулированные федеральными нормативными правовыми актами, в том числе устанавливать дополнительные гарантии безопасности дорожного движения, если при этом они не противоречат федеральными нормативными правовыми актам и не вторгаются в сферу исключительной компетенции федерального законодателя.

Новая редакция ст. 14.1 Закона МО № 268/2005-ОЗ определяет допустимое место реализации проездных билетов за наличный расчет в

¹ Документ утратил силу с 1 января 2023 г. в связи с принятием Федерального закона от 21 декабря 2021 г. № 414-ФЗ «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации»

целях обеспечения безопасности перевозок пассажиров и багажа и при этом не отменяет наличный способ оплаты пассажирами проезда.

Судом также были рассмотрены доводы административного истца о нарушении принятым Законом РФ «О защите прав потребителей», положений ГК РФ, Устава и Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденных постановлением Правительства РФ от 1 октября 2020 г. № 1586 (далее — Правила перевозок).

Пункт 1 ст. 426 ГК РФ относит перевозку пассажиров транспортом общего пользования к публичному договору. Пунктом 4 приведенной статьи ГК РФ и Законом РФ «О защите прав потребителей» предусмотрено, что Правительством РФ издаются правила, обязательные для сторон при заключении и исполнении публичных договоров (типовые договоры, положения и т.п.).

Правительством РФ утверждены Правила перевозок, обязательные для исполнения при оказании услуг гражданам юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями, осуществляющими пассажирские перевозки автомобильным транспортом. При этом ни Устав, ни Правила перевозок не содержат норм об обязанности перевозчика осуществлять продажу билетов в салоне транспортного средства. Напротив, в Правилах перевозок содержатся нормы, предусматривающие, например, что возврат и продажа билетов может осуществляться в специально установленных перевозчиками пунктах продажи — билетных кассах автовокзалов, автостанций, а также на транспортно-пересадочных узлах и вокзалах иных видов транспорта, на территории которых расположен остановочный пункт (п. 15, 35, 60 Правил перевозок).

Положениями п. 16 ст. 20 Устава допускается случай, когда продажа билетов может не производиться в салоне транспортного средства.

Таким образом, из буквального содержания указанных норм не следует, что на перевозчика возложена обязанность организации в салоне транспортного средства приема оплаты у пассажира услуги перевозки.

Согласно п. 1 ст. 140 ГК РФ платежи на территории РФ осуществляются путем наличных и безналичных расчетов.

Положения Закона РФ «О защите прав потребителей» обязывают продавца (исполнителя) обеспечить возможность оплаты товаров (ра-

бот, услуг) путем использования национальных платежных инструментов, а также наличных расчетов по выбору потребителя (п. 1 ст. 16.1), и потребитель обязан оплатить выполненную исполнителем в полном объеме работу после ее принятия, оплата производится посредством наличных или безналичных расчетов (ст. 37). В ч. 4 ст. 37 уточняется, что при использовании наличной формы расчетов оплата товаров (работ, услуг) потребителем производится в соответствии с указанием продавца (исполнителя) путем внесения наличных денежных средств продавцу (исполнителю), либо в кредитную организацию, либо платежному агенту, осуществляющему деятельность по приему платежей физических лиц, либо банковскому платежному агенту (субагенту), осуществляющему деятельность в соответствии с законодательством о банках и банковской деятельности, если иное не установлено федеральными законами или иными нормативными правовыми актами РФ.

Положения Федерального закона от 3 июня 2009 г. № 103-ФЗ «О деятельности по приему платежей физических лиц, осуществляемой платежными агентами» позволяют перевозчикам привлечь на договорной основе платежных агентов для взимания платы с пассажиров.

Из буквального содержания приведенных норм не следует, что на перевозчика возложена обязанность приема наличных денежных средств у пассажиров для оплаты услуг перевозки в салоне транспортного средства. Напротив, предоставлена возможность указать, каким образом пассажиры могут реализовать свое право произвести оплату проезда в наличной форме.

Таким образом, пункт продажи (касса) может быть у любого лица, уполномоченного перевозчиком согласно заключенному с ним соглашению на принятие платежей за услуги пассажирских перевозок. Информация об этом должна быть доведена до пассажиров надлежащим образом.

Принятый Закон МО № 85/2022-ОЗ не ограничивает право пассажира, являющегося потребителем (ч. 4 ст. 1 Устава), на приобретение проездных билетов в автоматах и кассах остановочных пунктов с их оплатой по своему выбору наличными или путем использования безналичных платежных инструментов. Его нововведенные положения определяют не форму оплаты проезда, а место, где должна осуществляться такая оплата.

Для пассажиров, не имеющих транспортных карт с предварительно внесенной оплатой проезда, допускается возможность оплаты проезда в салоне транспортного средства с использованием электронных средств платежа. Пассажиры, не использующие такие электронные средства, могут приобретать билеты, в том числе транспортные карты многоразового использования, до начала поездки в автоматах и билетных кассах, что не может являться нарушением прав пассажиров, поскольку не ограничивает их право на передвижение, на приобретение проездных билетов в автоматах и кассах остановочных пунктов с их оплатой по своему выбору наличными или путем использования безналичных платежных инструментов.

На сайте Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области в разделе «Пункты продаж транспортных карт» в Московской области по ссылке (<https://mtdi.mosreg.ru/pimkty-prodaz1i-transp01Tyldi-kart>) размещены все пункты продаж единой транспортной карты «Стрелка» и ТК Тройка, которая используется на основании заключенного соглашения между Правительствами Москвы и Московской области на всей территории Московской области.

Принятый закон действует менее года и по сути вторгся в гражданско-правовые отношения самоорганизующейся системы перевозки пассажиров автомобильным транспортом, осуществив прямое нормативно-правовое управление вопроса реализации билетов. Такое публично-правовое регулирование продиктовано целями обеспечения безопасности. Однако, как правильно указывает И. В. Цветков, к самоорганизующимся системам (подсистемам), к которым относится и рыночная сфера перевозок, обычные методы внешнего линейного управления, в том числе и правового, неприменимы, поскольку это вызывает возникновение в управляемой подсистеме процессов, противодействующих внешнему управляющему воздействию [4, стр. 51].

Уже проявились и обострились определенные внутренние проблемы, за их развитием и способами их правового урегулирования в Московской области будем наблюдать.

Литература

1. Морозов, С. Ю. Правовые инструменты организации и самоорганизации отношений в сфере автомобильных перевозок: гражданско-правовой аспект // Вестник Пермского университета. Юридические науки. — 2016. — № 2. — . 199—207.

2. Пугинский, Б. И. Гражданско-правовые средства в хозяйственных отношениях. — Москва : Юрид. лит., 1984.
3. Филиппова, С. Ю. Инструментальный подход в науке частного права. — Москва : Статут, 2013.
4. Цветков, И. В. Договорная дисциплина в предпринимательской деятельности : дис. ... д-ра юрид. наук. — Москва, 2006.

Леонов Сергей Иванович,

заместитель генерального директора ООО «РЖД-Технологии»,
аспирант Юридического института Российского университета
транспорта (МИИТ)

**Актуальные вопросы нормативно-правового
регулирувания обеспечения безопасного
функционирования объектов железнодорожного
транспорта. Цифровой аспект**

Аннотация. В статье рассматриваются актуальные угрозы интересам пользователей услуг железнодорожного транспорта, обусловленные развитием современных технологий бронирования и приобретения билетов. Предлагаются меры по правовой защите интересов пассажиров, регулирующие деятельность операторов поисковых сервисов в сети Интернет.

Ключевые слова: пассажир; билет; железнодорожный транспорт; интернет; персональные данные; платежные данные; банковская карта.

Sergey I. Leonov,

deputy General Director of RZD-Technologies LLC, postgraduate student
of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)

**Urgent issues of legal regulation of ensuring the safe
functioning of railway transport facilities. Digital aspect**

Abstract. In the article author considers actual threats to the interests of railway transport passengers, which occur due with the development of modern technologies for ticket booking and purchasing. Author proposes

legal measures for ensuring protection of passengers, which regulate subjects of Internet search services.

Keywords: passenger; ticket; railway transport; Internet; personal data; payment data; bank card.

Актуальность темы данного доклада можно проиллюстрировать словами из учебника «Организационное и правовое обеспечение информационной безопасности», вышедшего в свет более шести лет назад, которые представляются предельно характерными в текущей внешнеполитической и социально-экономической действительности.

В предисловии к учебному изданию в 2016 г. авторы поясняли: «Потенциал информационно-коммуникационных технологий активно используется для повышения качества жизни граждан, содействия реализации ими прав и свобод» [1].

Применительно к железным дорогам каждый из пассажиров, который приобретает билет на поезд дальнего следования, пригородный электропоезд с использованием мобильного приложения или непосредственно с применением функциональности портала «РЖД-Пассажирам» (ticket.rzd.ru), иллюстрирует верность приведенного утверждения.

Признавая роль и значимость информационных технологий для удовлетворения потребностей населения, авторы предупредительно утверждают, что «эти процессы с неизбежностью повышают зависимость человека, от устойчивости функционирования информационной инфраструктуры, безопасности ее использования для реализации основных прав и свобод, законных интересов граждан» [1].

Менее чем за лет с момента опубликования этих тезисов в нашем государстве применение современных технологий для реализации своих прав и свобод стало обыденной действительностью для большинства масс населения. Современные информационные технологии повсеместно применяются и в транспорте: бронирование и покупка билетов, регистрация на рейсы, заказ дополнительных услуг при поездке.

Расширяются возможности применения информационных систем при решении вопросов коммерческого характера при организации грузовых перевозок: уже сегодня на ресурсах электронной торговой площадки обеспечения грузовых перевозок возможно в одном интер-

фейсе заказать перевозку груза железнодорожным транспортом, арендовать вагон у заинтересованного владельца подвижного состава, оформить необходимые документы первичного учета (заявка по форме № ГУ-12 и т.д.), фактически не покидая рабочего места в офисе хозяйственной организации, которая может быть расположена в тысячах километрах от места начала и (или) завершения перевозки.

Вызовы периода противодействия распространению коронавирусной инфекции дали дополнительный стимул к развитию практик дистанционной работы, обучения, удовлетворения бытовых потребностей населения с использованием массовых программных средств закупки и обеспечения доставки бытовых товаров и продуктов питания.

Подобная «цифровизация» потребительского и производственного сектора не только служит средством реализации потребностей населения, но и дает стимул к масштабному экономическому развитию предприятий малого и среднего бизнеса.

На фоне общей благоприятной картины применения современных информационных технологий и программных средств в быту и на производстве вновь обратим внимание на дальновидные предупреждения ученых-юристов, разработавших в 2016 г. упомянутый ранее учебник по правовому обеспечению информационной безопасности. Коллектив авторов подчеркивает: «устойчивость функционирования и безопасность использования информационной инфраструктуры становятся важным фактором повышения конкурентоспособности страны, обеспечения ее национальной безопасности. Влияние данного фактора на жизнь общества и государства становится особенно заметно в условиях обострения межгосударственных отношений, разработки методов и способов использования информационно-коммуникационных технологий для оказания “силового” давления на политическое руководство государства и население, для усиления потенциала вооруженных сил зарубежных государств, для нарушения социальной стабильности, вмешательства во внутренние дела других государств» [1].

Последовавшие после публикации названного учебника события, связанные с нарастанием санкционного давления на отечественную экономику, переходом руководства большинства «западных» стран к политике сдерживания, противодействия России, воплотившиеся в

итоге в открытую политическую и экономическую конфронтацию, наглядно иллюстрируют сформулированные ранее предупреждения.

В этих непростых условиях функционирования отечественной экономики в общем, и транспортной отрасли, в частности, правовая система обеспечения безопасной эксплуатации объектов железнодорожного транспорта гармонично развивается, создавая надежную правовую основу для защиты основных прав и свобод пользователей услуг железнодорожного транспорта.

На текущий момент проблемная область нормативного обеспечения безопасной эксплуатации железнодорожного транспорта проработана предметно и глубоко в различных преломлениях этой комплексной проблемы: в вопросах технологической безопасности, эксплуатационной безопасности, транспортной безопасности (антитеррористической защищенности), общественной безопасности (предупреждение и пресечение правонарушений и преступлений на транспорте).

Нормативную основу регулирования технологической безопасности объектов железнодорожного транспорта составляют множественные акты Таможенного союза, а также национальные законы и иные нормативные правовые акты, в том числе:

— Технические регламенты Таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» (ТР ТС 001/2011), «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» (ТР ТС 002/2011), «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011), принятые решением Комиссии Таможенного Союза от 15 июля 2011 г. № 710;

— международные, региональные и национальные стандарты, необходимые для применения и исполнения требований технических регламентов, перечни которых утверждены решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 29 марта 2022 г. № 48;

— Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании».

Безопасность инфраструктуры железнодорожного транспорта определяется в целях технического регулирования как «состояние инфраструктуры железнодорожного транспорта, при котором отсутствует недопустимый риск, связанный с причинением вреда жизни или здоровью человека, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, а также

окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений» [решение Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 «О принятии технических регламентов Таможенного союза “О безопасности железнодорожного подвижного состава”, “О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта” и “О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта”»].

В целях обеспечения безопасной эксплуатации железнодорожного транспорта уполномоченным органом государственной власти — Минтранс России утверждены Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (приказ от 23 июня 2022 г. № 250). Основное предназначение данного документа заключается в установлении нормативных оснований для системы организации движения поездов, требований к технической эксплуатации сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта общего и необщего пользования, железнодорожного подвижного состава, а также закреплении обязанностей работников железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.

На протяжении последних полутора десятилетий развиваются институты правового регулирования антитеррористической защищенности объектов транспорта: принят Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», в его исполнение изданы множественные акты Правительства РФ и Минтранса России.

Вместе с тем выработка правовых мер реагирования на угрозы, которые несет пользователям услуг железнодорожного транспорта информационно-телекоммуникационный прогресс, является областью для перспективного развития действенного правового регулирования.

Одним из аргументов в пользу высказанного тезиса может послужить описываемая ниже модель «пассивного» покушения на интересы пассажира (пользователя услуг железнодорожного транспорта). Пассивность в контексте рассматриваемого вопроса заключается в том, что интересы пассажира могут быть нарушены не путем совершения злоумышленником конкретных действий, направленных на нарушение интереса определенного лица, но путем создания условий, при которых такое лицо неумышленно реализует угрозу своим личным и, возможно, имущественным интересам.

Рассмотрим в качестве покушения на интересы пользователя факт «неосведомленного» разглашения персональных и платежных данных

пользователя (пассажира), который наступает при приобретении электронного билета через цепочку «цифровых посредников» перевозчика.

Как сообщается на портале акционерного общества «Федеральная пассажирская компания», доля электронных билетов в 2021 г. составила 69% от общего объема продаж [URL: <https://fpc.ru/ru/7070/page/104069?id=270011>]. Для предоставления возможности приобретать железнодорожные билеты в электронной форме пассажиры пользуются официальным порталом «РЖД-Пассажирам» или одноименным мобильным приложением.

При этом при использовании стандартных поисковых систем с заданными параметрами поиска «купить билеты на поезд», «купить железнодорожные билеты» в поисковой выдаче можно встретить множественные результаты отработки поискового запроса. К примеру, в момент подготовки этого материала результат поиска по ключевым словам «билеты на поезд» в одном из распространенных поисковых сервисов выглядел следующим образом (результаты поиска упоминаются по очередности, как они были предложены автору в поисковой выдаче):.

1. Билеты на поезд. Купить онлайн по низким ценам (адрес предлагаемого сайта: travel.yandex.ru).

2. ЖД билеты онлайн (адрес предлагаемого сайта: tutu.ru).

3. Купить ЖД билеты на поезд. Онлайн! Купите ЖД билеты (адрес предлагаемого сайта: pzb-online.ru).

4. Пассажирам (адрес предлагаемого сайта: rzd.ru).

В предложенной автору поисковой выдаче четвертый по очереди результат представлял ссылку на официальный портал ОАО «РЖД», через который пользователю (пассажиру) доступен ресурс «РЖД-Пассажирам». В поименованных выше результатах поиска также предлагалось приобрести билеты, вместе с тем владельцы таких ресурсов реализуют билеты по агентской схеме, как правило получая от пользователя вознаграждение за оказанные услуги.

Отметим, что приобретение билетов сопряжено с сообщением «продавцу» билета, будь то перевозчик, либо организация — агент, персональных данных пассажиров, а также в большинстве случаев с осуществлением платежной операции, предполагающей фиксирование в соответствующих формах страниц Интернет-сайтов платежных данных пользователя (данных банковской карты).

Как отмечается Роскомнадзором, субъект персональных данных, акцептируя размещенные на портале в сети Интернет оферты, может осуществлять конклюдентные действия, выражающие его волю и согласие на обработку его персональных данных, предоставленных при заполнении заявки на покупку товаров [URL: <https://25.rkn.gov.ru/p17348/p32646/>]. При этом остаются дискуссионными вопросы о том, какая доля потребителей действительно желает осознанно передать свои персональные данные агенту перевозчика и сохранилось ли у таких потребителей желание сообщать свои персональные данные коммерческим посредникам в случае, если бы пользователи поисковых сервисов были осведомлены о том, что альтернативная ссылка, представленная в результатах поисковой выдачи, принадлежит организации, которая непосредственно оказывает услугу по перевозке пассажиров.

Оставляя за пределами предмета обсуждения в рамках данного материала вопросы коммерческой конкуренции, применения доступных инструментов оптимизации рекламных политик, автор задается вопросом о целесообразности установления правила, в соответствии с которым оператор поискового сервиса должен предупредить пользователя о том, что среди предоставленных ссылок в поисковой выдаче одна из таких ссылок (при наличии), принадлежит организации, имеющей право оказывать соответствующую услугу (в рассматриваемом примере — перевозку пассажиров железнодорожным транспортом) на основании закона или на основании разрешительного документа. Ссылки других организаций, осуществляющих роль коммерческого посредника, могут (опционально — должны) быть помечены соответствующими пояснениями, к примеру, «агент» или «неподтвержденный исполнитель».

Подобная модель в случае с оказанием услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом может быть реализована с учетом того, что данная услуга является лицензируемым видом деятельности, в связи с чем исполнитель (перевозчик) может подтвердить свое право оказывать такую услугу на основании разрешительного документа, полученного в предусмотренном законом порядке.

Перевозчик, имеющий лицензию, может быть достоверно идентифицирован и во всяком случае является организацией, которая обязана обработать персональные данные пассажира. Осознанное сообще-

ние персональных (а также платежных) данных перевозчику посредством заполнения полей на портале перевозчика в сети Интернет существенно снижает риск нарушения конфиденциальности таких данных, в первую очередь за счет сокращения звеньев «цепочки операторов», неизбежной при применении агентской схемы реализации билетов.

В ситуации, когда оператор поискового сервиса предоставляет пользователю множественный выбор страниц в сети интернет без первоначального удостоверения статуса владельцев таких страниц, пользователь вынужден самостоятельно исследовать содержание всех предлагаемых страниц и делать вывод о том, на какой из них он готов оформить билет. Пользователь, не обладающий познаниями в области организации железнодорожных перевозок, может неосознанно отдать предпочтение сайту организации-посредника, руководствуясь более привлекательным интерфейсом сайта или очередностью указания в поисковой выдаче.

Вывод подтверждающего статуса в результатах поисковой выдачи может предупредить следующие потенциальные негативные последствия для пользователя: получение навязанной агентской услуги, оплата дополнительной комиссии, предоставление согласия на обработку персональных данных избыточному количеству операторов.

Кроме того, возможно представить реалистичный сценарий создания злоумышленником страницы в сети интернет, предоставляющей, на первый взгляд, возможность приобретения билетов, но имеющей основной целью сбор персональных и (или) платежных данных пользователей, которые впоследствии могут быть использованы злоумышленником для реализации корыстного противоправного замысла. В условиях развивающегося внешнеполитического конфликта данный сценарий видится достаточно реалистичным.

Возвращаясь к вопросу нормативно-правового регулирования обеспечения безопасного функционирования объектов железнодорожного транспорта, автор видит перспективным развитие правовых институтов защиты интересов пользователей услуг железнодорожного транспорта от покушений, совершаемых с использованием информационных технологий.

В качестве одной из мер предупреждения неконтролируемого (неосознанного) распространения персональных и платежных данных

пассажира, представляется возможность формирования нормы права, обязывающей операторов поисковых сервисов при подготовке поисковой выдачи для запросов, предполагающих интерес пользователя в получении социально-значимых услуг (в том числе услуги по перевозке железнодорожным транспортом), обеспечивать предоставление дополнительной подтверждающей пометки для сайтов организаций, оказывающих соответствующую услугу в силу закона или разрешительного документа (лицензии).

Как представляется, подобное «подтверждение полномочий» будет соответствовать принципу достоверности информации, установленному в ст. 3 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации», послужит реализации прав потребителя на получение информации об исполнителе услуги, просвещение в области защиты его прав, закрепленных Законом РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей», а также принципу добросовестности участников гражданских правоотношений, определенному в ст. 1 ГК РФ.

Технически предлагаемая норма могла бы дополнить ст. 10 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ, став ее новым структурным элементом. Предлагаемая авторская редакция нормы сформулирована следующим образом:

«11. Оператор поисковой системы обязан предоставлять пользователю при выдаче сведений об указателе страницы сайта в сети «Интернет» дополнительную справочную информацию о наличии у владельца сайта в сети «Интернет» права оказывать услугу, являющуюся предметом поиска, на основании закона или иного разрешительного документа».

Литература

1. Организационное и правовое обеспечение информационной безопасности: учебник и практикум для бакалавриата и магистратуры / под редакцией Т. А. Поляковой, А. А. Стрельцова. — Москва : Издательство Юрайт, 2016.

Чеботарева Анна Александровна,
доктор юридических наук, заведующая кафедрой
«Правовое обеспечение государственного управления
и экономики» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Гуменюк Виктория Петровна
главный государственный таможенный инспектор правового
отдела, Новороссийская таможня, Краснодарский край,
г. Новороссийск

Административная ответственность за нарушение таможенного законодательства в условиях Евразийского экономического союза

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы привлечения к административной ответственности за нарушение таможенных правил в условиях функционирования ЕАЭС. Анализ действующего содержания законодательств об административных правонарушениях в государствах — членах Союза не позволяет установить точные и единые критерии для привлечения к административной ответственности за их нарушение. Автор выдвигает и обосновывает вывод о необходимости гармонизации законодательств государств — членов ЕАЭС по вопросам привлечения к административной ответственности в данной сфере путем использования имеющегося опыта модельного регулирования как правового инструмента сближения правовых систем.

Ключевые слова: Евразийский экономический союз; единое таможенное законодательство; проблемы привлечения к административной ответственности за нарушение таможенных правил; модельное законодательство.

Anna A. Chebotareva,
doctor of Law, head of the Department «Legal Support of Public
Administration and Economics» of the Law Institute
of Russian University of Transport (MIIT)

Victoria P. Gumenyuk,
chief State Customs Inspector of the Legal Department,
Novorossiysk Customs, Krasnodar Territory, Novorossiysk

Administrative liability for violation of customs rules: problems of application in the conditions of the Eurasian economic union

Abstract. The article deals with the problems of bringing to administrative responsibility for customs violations in the context of the functioning of the Eurasian Economic Union. An analysis of the current content of legislation on administrative offences in the member states of the union makes it impossible to establish precise and uniform criteria for the prosecution of administrative offences. The authors propose and substantiate the conclusion that there is a need to harmonize the legislation of the EAEU member states on the issues of administrative liability in this field by using the available experience of model regulation, as a legal instrument for the convergence of legal systems.

Keywords: Eurasian economic union; uniform customs legislation; problems of bringing to administrative responsibility for violation of customs rules; model legislation.

Привлечение к административной ответственности за нарушение таможенных правил [1] на территории ЕАЭС — одна из актуальных проблем настоящего времени [2]. Данная проблема, собственно, существует с момента возникновения разных форм таможенной интеграции, предшествующих созданию ЕАЭС. Как представлялось, с момента вступления в силу Таможенного кодекса ЕАЭС (ТК ЕАЭС) для государств — членов Союза, наконец, начнется новый этап в применение единого таможенного законодательства. Действительно ряд единых требований, необходимых для эффективного функционирования данного таможенного интеграционного процесса, принят. Договором о Евразийском экономическом союзе (подписан в г. Астане 29 мая 2014 г.) (далее — Договор) установлено: «в Союзе осуществляется единое таможенное регулирование в соответствии с Таможенным кодексом Евразийского экономического союза (далее — ТК ЕАЭС) и регулируемыми таможенные правоотношения международными договорами и актами, составляющими право Союза, а также согласно положениям настоящего Договора».

Однако по сей день производство по делам об административных правонарушениях, виды (составы) преступлений и административных правонарушений, а также привлечение их административной ответственности осуществляется в соответствии с действующими национальными законодательствами государств — членов ЕАЭС. Данный факт, по мнению авторов, явно противоречит целям создания ЕАЭС.

В соответствии со ст. 354 ТК ЕАЭС таможенные органы ведут административный процесс (осуществляют производство) по делам об административных правонарушениях и привлекают лиц к административной ответственности в соответствии с законодательством государств — членов Союза. При этом Договор об особенностях уголовной и административной ответственности за нарушения таможенного законодательства Таможенного союза и государств — членов Таможенного союза от 5 июля 2010 г. регламентирует, что «каждая Страна обязуется принять меры по внесению изменений в свое законодательство, предусматривающее уголовную и административную ответственность за нарушения таможенного законодательства Таможенного союза и законодательства Сторон, и приведению к единообразному определению противоправности таких деяний». Однако до настоящего времени единообразия в административном законодательстве государств — членов Союза за нарушение таможенных правил нет.

Развитие таможенного законодательства РФ осуществляется в условиях наличия внешних и внутренних вызовов и угроз, связанных с использованием западными странами экономических санкций против Российской Федерации [Стратегия развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года: утверждена распоряжением Правительства РФ от 23 мая 2020 г. № 1388-р]. Данный аспект имеет явное негативное влияние на развитие единого экономического рынка товаров в условиях таможенной интеграции.

Вторым аспектом, определяющим актуальность темы исследования, является влияние внешней и внутренней санкционной политики на эффективность административно-процессуального взаимодействия в условиях ЕАЭС. Введение вышеуказанных запретов на тот момент было возможно только Российской Федерацией, остальные члены Союза не попадали под режим внешнеэкономических ограничений. Однако отсутствие в отношении других государств — членов Союза

принятых против России недружественных мер, не должно было освобождать их от соблюдения мер российского экономического санкционного режима на основании Договора о санкциях, нарушающих принцип равноправного сотрудничества государств — членов Союза, а также суверенного равенства государств и необходимости укрепления солидарности и сотрудничества между государствами. Таким образом, до настоящего времени остается нерешенным вопрос относительно возможности ввоза на территорию Союза конкретных групп санкционных товаров, запрещенных Российской Федерации, а также проблема отсутствия механизма законодательно закрепленных правил поведения в подобных ситуациях.

В государствах — членах ЕАЭС вопросы привлечения к административной ответственности за нарушение таможенных правил регламентированы следующими национальными кодифицированными актами: в Российской Федерации, Республике Казахстан и Республике Беларусь об административных правонарушениях, в Кыргызской Республике о правонарушениях, в Республике Армения об административных правонарушениях. В Таможенном кодексе Республики Армения, действовавшим до 2015 г. содержалась отдельная глава «Нарушения таможенных правил». В настоящий момент гл. 58 Закона Республики Армения от 7 октября 2022 г. № ЗР-353 «О таможенном регулировании» посвящена нарушению таможенных правил. Раздел 9 вышеуказанного Закона касается производства по нарушениям таможенных правил и ответственности за их нарушение.

Так, различия усугубляются на уровне структуры кодексов. Правонарушения за нарушения таможенного законодательства в Кодексах государств — членов ЕАЭС регламентированы нормами отдельных глав: 16 в Российской Федерации, в состав которой входит 24 статьи; 15 (13 статей) в Республике Беларусь; 29 (38 статей) в Республике Казахстан; 39 (24 статьи) в Кыргызской Республике, исключение составляет законодательство Республики Армения, где подобного рода правонарушения сосредоточены в гл. 58 Закона Республики Армения «О таможенном регулировании».

Как показал проведенный анализ, кроме структурных отличий, выявлены различия терминологического характера, используемые в кодексах государств — членов ЕАЭС. Происходящие современные интеграционные процессы позволяют говорить о необходимости

формирования нового подхода к согласованию правовых систем государств — членов Союза по вопросам привлечения к административной ответственности за нарушение таможенного законодательства. Проблема гармонизации кодексов об административных правонарушениях в части привлечения к ответственности за нарушение таможенных правил пока не решена. Все государства — члены ЕАЭС на национальном уровне предусматривают наступление административной ответственности за нарушение таможенных правил, однако при этом основания и меры административной ответственности содержат различные подходы к определению составов и субъектов правонарушений в рассматриваемой сфере. Каждое государство — член Союза устанавливает административную ответственность за нарушение таможенных правил исходя из своих национальных приоритетов и интересов. Указанные различия ведут к перемещениям товаров в пункты пропуска, имеющие наиболее льготный режим для бизнеса.

В данных условиях наиболее удачным методом гармонизации может быть применение модельного законодательства, которое, с одной стороны, позволяет при необходимости отказаться от полной имплементации, а с другой, является признанным гибким правовым инструментом, направленным в первую очередь на совершенствование собственного законодательства.

Учитывая векторы стратегии ЕАЭС до 2025 г. о введении единого стандарта таможенного контроля, унификация условий и оснований привлечения к административной ответственности за нарушение таможенных правил на территории ЕАЭС является весьма перспективной задачей, а разработка Модельного закона «Об административной ответственности за нарушение таможенного законодательства» одним из ее решений.

Литература

1. Рудакова, Е. Н. Особенности применения норм административного права в сфере таможенного дела / Е. Н. Рудакова, В. Ф. Волков // *Транспортное право и безопасность*. — 2021. — № 3(39). — С. 203—213.
2. Павлова, А. В. Анализ состояния развития транспорта стран Евразийского экономического союза // *Транспортное право и безопасность*. — 2020. — № 3(35). — С. 34—42.

Данилина Елена Ивановна,

доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Правовое обеспечение государственного управления и экономики»
Юридического института Российского университета транспорта
(МИИТ)

Маликова Яна Ивановна,

кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры менеджмента, Образовательная Автономная некоммерческая организация высшего профессионального образования
«Институт образовательных технологий и гуманитарных наук»

Особенности государственного регулирования в области железнодорожного транспорта

Аннотация. В статье рассмотрены особенности государственного регулирования кадровой политики железнодорожного транспорта. Особое внимание уделено характеристике кадровой политики в транспортном комплексе. Отражена роль стратегических государственных программ. Обоснована необходимость совершенствования системы отраслевой подготовки и переподготовки кадров для достижения целей Транспортной стратегии.

Ключевые слова: государственное регулирование; железнодорожный транспорт; персонал; кадровая политика.

Elena I. Danilina,

doctor of Economics, professor of the Department «Legal Support of Public Administration and Economics» of the Law Institute of Russian University of Transport (MIIT)

Yana I. Malikova,

PhD in Economics, assistant professor Department of management, Educational Autonomous Non-commercial Organization of higher education «Institute of Educational Technologies and Humanities»

Features of state regulation in the field of railway transport

Abstract. The article considers the features of state regulation of personnel policy of railway transport. Special attention is paid to the characteristics of personnel policy in the transport complex. The role of strategic state programs is reflected. The necessity of improving the system of sectoral training and retraining of personnel to achieve the goals of the Transport Strategy is substantiated.

Keywords: state regulation; railway transport; personnel; personnel policy.

Важнейшей характеристикой современного общества являются существенные изменения в государственном регулировании во многих областях и сферах деятельности. Не является исключением и железнодорожный транспорт, где происходят изменения кадровой политики с учетом современных тенденций развития транспортной отрасли.

Транспортная отрасль имеет ключевое значение для эффективной работы экономики и способствует решению целого ряда общенациональных задач, связанных с улучшением качества жизни населения. Надежным залогом успешного решения всего комплекса задач, стоящих перед транспортной отраслью, выступает качество персонала.

Характерные особенности кадровой политики в транспортном комплексе определяются отраслевой спецификой [1]:

- высокая социальная значимость отрасли;
- более половины работников заняты на предприятиях государственных и муниципальных форм собственности;
- наличие стабильного спроса на квалифицированные кадры;
- инновационное развитие и цифровая трансформация транспортного комплекса.

В зависимости от уровня управления кадровая политика разделяется на государственную и кадровую политику транспортных предприятий.

Государственная кадровая политика является одним из важнейших направлений деятельности федеральных и региональных органов власти по регулированию рынка труда и обеспечению потребностей транспортной отрасли в высококвалифицированных, компетентных и конкурентоспособных кадрах.

Государственная кадровая политика является одним из важнейших направлений деятельности органов федеральных и муниципальных органов власти по регулированию рынка труда и повышению каче-

ства человеческого капитала страны и сосредоточена на таких аспектах, как квалификация рабочей силы, уровень образования, здоровье и социальная поддержка населения.

В настоящее время в Российской Федерации реализуются стратегические государственные программы, основными целями которой являются повышение качества транспортной инфраструктуры и транспортных услуг, усиление конкурентоспособности транспортного комплекса, а также повышение безопасности и устойчивости транспортной системы. Достижение поставленных задач возможно только при условии обеспечения отрасли достаточным количеством компетентных, профессиональных специалистов.

Основными задачами кадровой политики в сфере транспорта являются:

- гарантированное обеспечение потребностей отрасли в компетентных специалистах, воспроизводство кадрового потенциала, повышение качества подготовки и профессионализма работников;
- наделение работников новыми компетенциями в соответствии с потребностями отрасли;
- формирование научно-исследовательского и научно-технологического потенциала развития транспортной отрасли за счет подготовки научных кадров;
- создание условий для развития и оптимизации системы профессионального транспортного образования [2].

Примером активной кадровой политики является политика, проводимая ОАО «РЖД». В рамках принятой Долгосрочной программы развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги» до 2025 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 19 марта 2019 г. № 466р) выделен отдельный пункт «Кадровая и социальная политика», согласно которому к 2025 г. планируется сократить численность сотрудников на 4,2%. Снижение численности планируется осуществлять с учетом естественного оттока персонала, перераспределения трудовых ресурсов внутри компании и переобучения новым профессиям. В то же время в соответствии с долгосрочной кадровой стратегией компании в связи с внедрением инновационных транспортных технологий и цифровизации транспорта планируется укрепить кадровый потенциал за счет сотрудников новых профессиональных квалификаций, профессий и должностей.

В качестве примера кадровой политики открытого типа можно отметить кадровые политики многих автотранспортных компаний, муниципальных предприятий общественного транспорта и т.д.

Закрытая кадровая политика характерна для РЖД, авиакомпаний, предприятий внутреннего водного пассажирского транспорта и предприятий морского транспорта.

Таким образом, кадровая политика в том или ином виде существует на любом предприятии, где имеются трудовые отношения между работником и работодателем. Необходимо отметить, что указанные типы кадровой политики транспортные компании на практике редко применяют в вариантах полностью открытой или закрытой модели, а в той или иной мере сочетают их отдельные элементы.

Сохранение и развитие кадрового потенциала отрасли, совершенствование системы отраслевой подготовки и переподготовки кадров являются общими, обеспечивающими задачами по достижению целей Транспортной стратегии

Для выполнения поставленной задачи в Транспортной стратегии Выделен раздел «Прогноз потребности транспортной и смежных отраслей в трудовых ресурсах» и подчеркнуто, что кадровое обеспечение реализации Стратегии и развитие системы транспортного образования осуществляется в соответствии с Концепцией подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 6 февраля 2021 г. № 255-р. В настоящее время в транспортном секторе работают 2800 крупных и средних организаций, обслуживающих пассажиро- и грузоперевозки на железнодорожном, автомобильном, морском, внутреннем водном, воздушном и городском транспорте. Из них около 1200 организаций занимаются вспомогательной транспортной деятельностью, включая 239 организаций, занятых в сфере транспортной обработки грузов.

Ключевые вызовы, стоящие перед современным образованием и наукой в сфере транспорта, определяются:

- технологической трансформацией транспортной отрасли и мировой экономики в целом;
- качественным изменением структуры рынка труда и требований к компетенциям персонала транспортных компаний;
- кардинальными сдвигами в подходах к организации образовательного процесса и внедрением новых образовательных технологий.

Текущее состояние и стратегические задачи развития транспортной отрасли определяют две базовые цели системы подготовки кадров:

— обеспечение транспортной системы квалифицированным персоналом для ее устойчивой и бесперебойной работы;

— формирование среды притяжения и подготовки будущих лидеров изменений отрасли.

Необходимо создание организационного механизма реализации государственной кадровой политики в транспортной отрасли.

В настоящее время государственные функции по подготовке кадров для транспортной отрасли на федеральном уровне осуществляют Минтранс России и входящие в его структуру федеральные агентства. В ходе реализации отраслевой кадровой политики обеспечивается непрерывное взаимодействие данных структур с другими федеральными органами исполнительной власти

Следует отметить, что в настоящее время на государственном уровне отсутствует система мониторинга кадровых потребностей и достижения целевых показателей кадрового развития транспортной отрасли. Отсутствие единой системы государственного статистического учета в сфере кадрового обеспечения и уровня развития кадрового потенциала транспортной отрасли в настоящее время не позволяет проводить аналитические оценки и выявлять проблемные участки в отраслевой кадровой политике.

Крупные транспортные компании, являющиеся лидерами в отрасли, учитывают глобальные изменения на рынке и формулируют стратегические цели кадровой политики на среднесрочный и долгосрочный период. Так, например, стратегическая цель системы управления персоналом ОАО «РЖД» до 2030 г. состоит в том, чтобы «привлечь к работе лучших специалистов, гарантируя конкурентоспособность заработной платы, улучшение условий труда, современный социальный пакет» [URL: https://ar2019.rzd.ru/download/full-reports/ar_ru_annual-report_spreads_rzd_2019.pdf].

В стратегических документах развития транспортной отрасли, так же, как и у многих транспортных компаний, цели кадровой политики сформулированы недостаточно четко и в большинстве случаев не соответствуют принципам конкретности и измеримости. Поскольку в кадровой политике отсутствуют количественные критерии, оценка

результативности выполнения стратегических программ в области формирования и развития кадрового потенциала вызывает существенные проблемы.

Литература

1. Чеботарева, А. А. Цифровая трансформация государственного управления и экономики: тренды кадровой политики и образования / А. А. Чеботарева, Я. П. Романова // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 4(40). — С. 55—63.
2. Сидоренко, В. Г. Современные аспекты образовательной деятельности для обеспечения информационной безопасности транспортной отрасли / В. Г. Сидоренко, Л. Н. Логинова // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 2(42). — С. 21—25.

Духно Николай Алексеевич,

доктор юридических наук, профессор, советник ректората
Российского университета транспорта (МИИТ)

Транспортное право и юриспруденция

Аннотация. Наука является ключевым критерием, объективно определяющим путь и методы развития жизни человека и окружающей его среды. Юриспруденция как наука нуждается в серьезных изменениях своих методологий, чтобы уйти от субъективизма и приближаться к объективной истине, на которой следует развивать право и доказывать его приоритет над всеми иными правилами, таящими в себе большие ошибки. Когда право станет учитывать особенности общественных отношений, тогда его развитие будет стремиться к созданию правовых норм, преграждающим путь к негативным явлениям. В транспортных отношениях, как части общественных отношений, отражаются все недостатки, их следует выявлять и искоренять правовыми средствами. Необходимы новые правовые нормы, которые станут регуляторами транспортных отношений, преобразуя их в высокий уровень правопорядка. Ход становления правопорядка на транспорте зависит от степени соответствия транспортных отношений содержанию правовых норм, направленных на устранение недостатков на транспорте.

Ключевые слова: фундаментальная наука; юриспруденция как отрасль науки; факторы, побуждающие развитие транспортного права; транспортные отношения, их проблемы; теория транспортного права.

Nikolay A.I. Dukhno,
doctor of Law, professor, advisor to the Rector
of the Russian University of Transport (MIIT)

Transport law and Jurisprudence

Abstract. Science is a key criterion that objectively determines the path and methods of development of human life and its environment. Jurisprudence, as a science, needs serious changes in its methodologies in order to get away from subjectivism and approach objective truth, on which law should be developed and its priority should be proved over all other rules that are fraught with big mistakes. When law begins to take into account the peculiarities of social relations, then its development will tend to create legal norms that block the path to negative phenomena. In transport relations, as part of social relations, all shortcomings are reflected, they should be identified and eradicated by legal means. New legal norms are needed that will become regulators of transport relations, transforming them into a high level of law and order. The course of the formation of the rule of law in transport depends on the degree of compliance of transport relations with the content of legal norms aimed at eliminating shortcomings in transport.

Keywords: fundamental Science; jurisprudence as a branch of science; factors stimulating the development of transport law; transport relations, their problems; transport law theory.

Цель научной работы — раскрыть особенности влияния транспортных отношений на становление транспортного права и показать его объективную связанность с юриспруденцией. Достижение поставленной цели образует новые возможности для решения таких важных задач, как развитие теории транспортного права; разработка новых правовых норм, необходимых для установления правопорядка на транспорте; подготовка новых учебных курсов по дисциплине «Транспортное право» для обучения студентов и сотрудников транспортной отрасли; устранение недостатков на транспорте правовыми средствами.

Методологией подготовки научного доклада стали научные методы познания широко распространенных сведений, отразивших отношение к юриспруденции как науке; сопоставление полученных данных с укоренившимися мнениями о праве; оценка транспортных отношений и выявление особенностей, побуждающих к формированию новых правовых норм, необходимых в установлении правопорядка на транспорте.

Результаты исследования. Определить сущность транспортного права можно только на научной основе. Устранение от науки и склонение к догматике ведет все исследования в тупик, не давая научного объяснения появлению и развитию правовых норм, составляющих содержание транспортного права, как основы требуемого правопорядка на транспорте.

В международном мире отношения к науке продолжают развиваться. Значимость науки ярко выражена на Генеральной конференции ЮНЕСКО, где 2022 год был объявлен Международным годом фундаментальных наук. В принятой декларации отчетливо указана основная роль фундаментальных наук и новейших технологий — служить «потребностям человечества». Наука должна стать средством повышения уровня благосостояния, укрепления здоровья, обеспечения доступа к информации. Наука способствует формированию творческого мышления и росту культуры общества, которое развивается с опорой на достоверное знание. Роль фундаментальных наук закреплена на Генеральной Ассамблее ООН при подписании резолюции о проведении в 2022 г. Международного года фундаментальных наук [URL: <https://rg.ru/2021/12/03/oon-obiavila-2022-god-mezhdunarodnym-godom-fundamentalnyh-nauk.html>]. Российская академия наук поддержала признанную международным сообществом роль фундаментальной науки в повышении уровня полноценной, здоровой жизни людей и 8 декабря 2021 г. на научной сессии общего собрания членов РАН указала факторы, отрицательно воздействующие на развитие отечественной науки:

- неблагоприятные тенденции в развитии нашей страны;
- после 2015 г. отмечается катастрофическое падение рождаемости — на 30%;
- низкий уровень жизни большинства людей. После 2013 г. наша экономика впала в рецессию, доходы населения упали примерно на 10%;

- страна утратила технологический суверенитет и рискует потерять устойчивость;
- одна из основных причин сокращения производительных сил является пренебрежение наукой;
- Правительство вопиюще неэффективно распределяет государственный бюджет. На развитие человека, т.е. образование, здравоохранение, науку, культуру, Европа расходует 20% ВВП, мы в два с половиной раза меньше — около 8% [1].

Оценка ведущими учеными состояния нашей науки и степени внедрения ее в образование, в производство, в транспорт и в жизнь людей свидетельствует о том, что в нашем обществе не осмыслена роль науки. Жизненно важное осознанное понимание фундаментальной науки не стало вниманием специалистов, руководителей разных уровней и направлений.

Фундаментальная наука представляет собой методологию научно-го познания явлений природы, поведения и деятельности человека, общества, в установлении закономерностей, открывающих широкие возможности для создания новых средств, новых технологий, новых продуктов, улучшающих жизнь человека. Фундаментальная наука открывает пути к объективному познанию окружающей действительности. Чем больше людей обладает объективными знаниями, тем ближе общество приближается к пониманию сущности полноценной жизни. Научные знания разрушают пелену старого мышления о суеверии и мифах. Научное знание в сознании людей укрепляет их культуру, побуждая к развитию новой достойной, здоровой жизни.

Выводы авторитетных ученых побуждают призадуматься о степени научности нашей юриспруденции. За последние 30 лет юриспруденция в России расширилась под давлением востребованности народа в юридическом образовании. Это явление хорошее, но у нас не окрепла юриспруденция как наука. Под влиянием разных факторов юриспруденция превратилась в приспособляемую отрасль развития законодательства под заказ лиц с властными полномочиями, удаляясь от законных интересов народа.

Сложившиеся отношения к юриспруденции как науке склонило ее к догматике. Юриспруденция понимается как наука, изучающая право, но закономерности появления норм права, их развития не устанавливаются. Правовые идеи черпаются из сложившегося права, не имея объективно-

го знания о закономерностях, на основе которых должны развиваться правовые нормы. Юриспруденция как наука не стала средством развития теории права как фундаментальной правовой науки.

В юриспруденции основным методом научного исследования остается догматика, что серьезно препятствует выявлению и изучению закономерностей, побуждающих к созданию новых норм права и развитию правовых средств по воплощению норм права в правопорядок, обеспечивающий всему народу полноценную здоровую жизнь.

Юриспруденция как отрасль науки постоянно развивается, подвергая научному исследованию все элементы сложной и емкой структуры правовых явлений, возникающих из особенностей общественных отношений и потребностей человека, общества в установлении порядка полноценной, достойной и здоровой жизни. Характер общественных отношений определяет содержание необходимых обществу правовых норм. Особенности транспортных отношений являются основными критериями становления правовых норм, составляющих содержание транспортного права.

Нормы транспортного права тесно связаны с отдельными нормами иных отраслей права. Эта связь обусловлена особенностями общественных отношений. В юриспруденции нет достаточных научных исследований, образующих теорию развития связей норм транспортного права с отдельными нормами иных отраслей права. Отсутствие таких научных исследований подтверждает мысль о том, что отрасли права изучаются изолированно друг от друга, без учета особенностей общественных отношений, в которых кроются объективные факторы, побуждающие становление новых правовых норм.

Все попытки найти в изучении общепризнанных отраслей права новые правовые нормы, достаточные для регулирования транспортных отношений, не дали научно обоснованных выводов. Природа возникновения правовых норм транспортного права не стала вниманием исследователей. Попытки приспособления существующих отраслей права для регулирования транспортных отношений, не дают нужного результата. Транспортные отношения остаются плохо регулируемые правовыми нормами, что порождает недостатки в развитии транспорта. В существующих, признанных отраслях права нет всех тех регуляторов, которые нужны для установления нужного порядка в сфере транспорта.

Противники транспортного права твердо стоят на догматике, ограничивая себя отраслевым правом, видя в нем единственное средство для развития юриспруденции. В существующих отраслях права они не могут обнаружить всех норм транспортного права. Научный подход к теории всегда требуется направлять к выявлению объективных показателей. Если теория содержит много субъективного, то об этом следует сказать и сделать вывод, что найти критерии, определяющие нормы транспортного права, невозможно. Некоторые исследователи на этом твердо стоят, убеждая всех, что на транспорте нет ничего, чтобы он служил основой признания новой отрасли права. Но транспорт существует и развивается на основе транспортных отношений. В них следует искать закономерности развития транспортного права.

Регуляторами транспортных отношений станут те правовые нормы, которые будут соответствовать закономерностям становления транспортных отношений. Сущность транспортных отношений отражает культуру, профессиональную подготовленность, глубокое понимание специфических особенностей транспорта и степень ответственности каждого сотрудника за устойчивость, надежность, безопасность и привлекательную комфортность транспортной инфраструктуры, транспортных средств и транспортных услуг.

Содержание транспортных отношений зависит от взглядов людей по поводу транспорта. Транспортные отношения выражают: интересы людей, их потребности в транспортных услугах; содержание оценки особенностей транспортной инфраструктуры и транспортных средств, оценки их состояния; потребности в уровне комфортности транспорта по степени удовлетворенности законных интересов людей.

В России транспортные отношения по многим проблемам не урегулированы правовыми нормами, в тех его частях, где наблюдается неудовлетворительное состояние транспорта. Любые изъяны на транспорте — это результат безответственного отношения людей к исполнению своих обязанностей. Негативные явления на транспорте являются следствием низкой профессиональной культуры многих сотрудников. Моральные нормы не работают из-за низкой общей культуры. При отсутствии нужных правовых регуляторов в действиях работников возникают субъективные решения, ведущие к нанесению ущерба на транспорте.

Большая часть транспортных отношений регулируется субъективными указаниями лиц с властными полномочиями, не несущими ответственность за свои приказы и их результаты. В юридической литературе и в сознании юристов отсутствуют данные о соответствии нормативных правовых документов состоянию транспортных отношений, их свойствам.

Транспортные отношения — по своей структуре сложные, и в них накапливается много проблем. Выявление и познание всех проблем, станет основанием полного и всестороннего изучения элементов транспортных отношений, где нужны правовые регуляторы, препятствующие появлению негативных процессов на транспорте.

Транспортные отношения делятся на две основные группы:

1) отношения между работниками транспорта по поводу транспортной инфраструктуры, транспортных средств, условий и порядка их работы;

2) отношение людей к транспорту, к видам транспорта, к инфраструктуре к транспортным средствам.

Проблемы первой группы отношений между работниками транспорта по поводу разных элементов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, их содержания и эксплуатации остро ощущаются при оценке негативной деятельности сотрудников транспорта.

Строительство новых линий железнодорожного транспорта и иных видов транспорта осуществляется на основе субъективных решений, без глубокого научного исследования потребности такого строительства. Такие линии будут убыточными, они не соответствуют интересам людей в удовлетворении их потребностями транспорта. Пока не будут исследоваться транспортные отношения, и не будет устанавливаться объективная потребность в строительстве новых линий транспорта, до тех пор транспорт будет убыточным. Избавлением от такого недостатка могут быть правовые нормы, устанавливающие правовой порядок принятия решений и строительства новых линий транспорта на основе научных исследований, объективно подтверждающих необходимость и рентабельность новых линий транспорта.

В транспортной отрасли тормозятся процессы внедрения новых технологий, медленно обновляется транспортная инфраструктура, не налажено производство современных транспортных средств. Эти процессы невозможно ничем объяснить, как только присутствием

субъективных решений по использованию науки и достаточного в России сырья, необходимого для содержания транспорта на высоком уровне. Сложившиеся транспортные отношения страдают изъятиями, препятствующими развитию транспорта по высоким современным технологиям. Для установления на транспорте правопорядка, обеспечивающего строительство и реконструкцию транспортной инфраструктуры, эксплуатацию транспортных средств, подвижных составов, требуется крепкая правовая основа, построенная на правовых нормах транспортного права. До создания таких правовых норм требуются широкие научные исследования сложившихся транспортных отношений. При наличии проблем и недостатков на транспорте можно пока только предполагать, прогнозировать, каких правовых регуляторов не хватает для установления нужного правопорядка на транспорте. Каков состав работников транспорта, какова степень их профессиональной пригодности для работы в сфере с высокими рисками опасности, каков уровень их правовой культуры. Все эти и другие вопросы нуждаются в глубоком исследовании для получения объективных данных о причинах недостатков в транспортных отношениях. Если на транспорте есть недостатки, то причины их кроются в людях, формирующих транспортные отношения.

Отсутствие высокоскоростного движения, необоснованные простои вагонов повышают стоимость перевозок, много необоснованных перевозок, неполное использование инженерных возможностей станций, узлов, убыточность перевозок — это следствие плохих отношений многих сотрудников транспорта, наделенных обязанностями по решению транспортных задач. Не урегулированные транспортные отношения порождают массу недостатков в работе транспорта.

Убыточность пассажирских перевозок — это следствие плохих расчетов всех ответственных работников транспорта от прокладки маршрутов до составления графиков и расписания движения пассажирских перевозок. Убыточность — это всегда результат выполнения субъективных решений, оторванных от жизни и законных интересов людей. Современная наука дает возможность произвести объективные расчеты в потребностях, во времени и количестве перевозимых пассажиров. Эти расчеты можно осуществить и по степени комфортности транспорта. Когда это будет просчитано, тогда и следует регулировать так, чтобы удовлетворить все потребности без убытков.

Нарастают проблемы в отношениях между сотрудниками транспорта и клиентами, нуждающимися в разнообразных транспортных услугах. Неудобное обслуживание; необоснованно высокие цены перевозок; отсутствие согласованности между видами транспорта по актуальным транспортным маршрутам; отсутствие нужных маршрутов и транспортных средств — все это является следствием неурегулированного состояния транспортных отношений. Убыточность пассажирских перевозок — это следствие не только плохих расчетов, но и их полное отсутствие по многим показателям, отражающим законные интересы людей каждого региона и всей страны в целом. Строительство транспортных коридоров, прокладка маршрутов, составление графиков и расписания движения пассажирских транспортных средств, — все это и другое, далеко удалено от потребности человека, от потребности нашего общества. Каким правом регулируются транспортные отношения, в пределах которых должны решаться проблемы удовлетворения потребностей жителей отделенного региона в транспортных услугах, если ближайший транспорт отдален на 300 или 500 км.

В отечественном праве нет надежных правовых норм, достаточных для регулирования транспортных отношений. Отсутствие нужных правовых регуляторов заметно во всех видах транспортной деятельности. Особо остро стоит проблема правового регулирования транспортных отношений, обеспечивающих процессы внедрения, обслуживания нейросетей (искусственного интеллекта). Применение новейших информационных технологий требует усиления правовых гарантий получения достоверной информации по многим направлениям транспортной деятельности. Искусственный интеллект мог бы быть полезным средством по определению маршрутов транспортных коридоров; по установлению оптимальной скорости движения транспортных средств; по пропускной и провозной способности; по уровням комфортности; по доходности перевозок; по обеспечению безопасности движения и по обеспечению других видов безопасности на транспорте. Право станет средством надежного регулятора, если будут выявлены закономерности развития транспортных отношений; если будут полно и всесторонне выявлены потребности в перевозках, то будут построены нужные транспортные коридоры с хорошими регуляторами их полноценного функционирования. Выявленные зако-

номерности транспортных отношений станут основой для формирования новых норм транспортного права. Нормы транспортного права проникают в структуру права иных отраслей по тем закономерностям, какие существуют между транспортными отношениями и иными видами отношений, являющихся элементами общественных отношений.

Транспортная отрасль права — это отрасль права, отражающая закономерности транспортных отношений и включающая элементы иных отраслей права, тесно связанных с особенностями транспортных отношений.

Выводы. Научные исследования проблем транспортного права следует вести на новых методологиях, использование которых будет выявлять закономерности, побуждающие развитие правовых норм, достаточных для регулирования транспортных отношений, обеспечивающих строительство, содержание, эксплуатацию безопасного, комфортного, безубыточного транспорта, удовлетворяющего все законные интересы человека, общества и государства.

Развитие теории транспортного права следует осуществлять на основе научных исследований, образующих новые концепции по становлению правовых норм транспортного права и раскрытию его объективных связей с иными отраслями права.

На основе теории транспортного права необходимо вести подготовку учебников, учебных пособий и методических разработок по изучению транспортного права студентами транспортных специальностей по направлениям и профилям.

На основе новой теории транспортного права мы должны развивать транспортное законодательство.

Литература

1. Академия наук выдвигает задачу интеллектуальной мобилизации страны, общая дискуссия // Вестник Российской академии наук. — 2021. — Том 91. — № 6. — С. 585—592.

Варданян Артур Давидович,
Московский государственный юридический университет
имени О. Е. Кутафина (МГЮА), аспирант;
ГАУ «Научно-исследовательский и проектный институт
Генерального плана города Москвы», советник

Земельно-правовые и градостроительные аспекты транспортного права

Аннотация. В статье приводятся дополнительные аргументы в пользу признания транспортного права комплексной отраслью отечественной правовой системы. Показано, что неотъемлемой составной частью системы транспортного права являются нормы земельного законодательства, предусматривающие выделение из общего состава земель земли транспорта как обособленную категорию земель со специальным режимом их использования. Учитывая, что транспортная инфраструктура представляет собой взаимосвязанную систему линейных и площадных объектов, обосновывается вывод о правомерности включения в структуру транспортного права норм градостроительного законодательства, связанных с планировкой территории в интересах развития транспортной системы.

Ключевые слова: транспортное право; земельное право; градостроительное право; транспортная инфраструктура; линейные объекты.

Artur D. Vardanyan,
O.E. Kutafin Moscow State Law University (MSLA), postgraduate student;
GAU «Research and Design Institute General Plan of the city of Moscow»,
adviser

Land law and urban planning aspects of transport law

Abstract. The article provides additional arguments in favor of the recognition of transport law as a complex branch of the domestic legal system. It is shown that an integral part of the system of transport law are the norms of land legislation, which provide for the allocation of transport land from the general composition of land as a separate category from land with

a special regime of their use. Taking into account that the transport infrastructure is an interconnected system of linear and areal objects, the conclusion is substantiated that it is legitimate to include in the structure of transport law the norms of urban planning legislation related to the planning of the territory in the interests of the development of the transport system.

Keywords: transport law; land law; urban planning law; transport infrastructure; linear objects.

В научных исследованиях транспортное право позиционируется как реальность, как комплексное правовое образование, под которым понимается система установленных государством общеобязательных, формально определенных правовых институтов и норм, закрепляющих формы устройства и принципы функционирования транспортного комплекса страны, регулирующих отношения в области транспортной деятельности, перевозочного процесса, определяющие права, обязанности и ответственность участников транспортных правоотношений [1].

Как указывает С. С. Алексеев, юридические нормы, входящие в комплексные образования, остаются по своим исходным моментам в главной структуре, в основных отраслях, и на них распространяются общие положения соответствующих основных отраслей. Во вторичную структуру (в нашем случае — в транспортное право) они входят, все время оставаясь нормами гражданского, административного, трудового, уголовного, земельного и иного права [2].

Неотъемлемым элементом системы транспортного права являются нормы земельного права. Это обусловлено тем, что предметом транспортного права является *транспортная деятельность*, представляющая собой деятельность, связанную с выполнением организационных и технологических операций по перемещению грузов, пассажиров и багажа автомобильным, железнодорожным, воздушным, водным (морским, речным) и другими видами транспорта или сочетанием этих видов транспорта, в том числе транспортно-экспедиционная деятельность и другие связанные с перевозкой транспортные работы и/или услуги, выполняемые на договорной основе или иных законных основаниях (ст. 3 Модельного закона о транспортной деятельности, принятого на 29 пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств — участников СНГ (постановление от 31 октября 2007 г.

№ 29-8)). Для осуществления указанной деятельности в каждом государстве создается *транспортная инфраструктура*, под которой в специальной литературе понимается совокупность объектов материального мира (инженерных сооружений), обслуживающих работу транспорта и обеспечивающих его движение [3].

В свою очередь, для размещения объектов транспортной инфраструктуры необходим соответствующий пространственный базис, функцию которого выполняет земля. Использование земли для размещения людей и материальных средств является разновидностью общественных отношений, регулируемых земельным правом [4].

Самое непосредственное отношение к регулированию транспортной деятельности имеют следующие институты и нормы земельного права:

1) *правовой режим земель транспорта*. Согласно п. 1 ст. 90 Земельного кодекса Российской Федерации землями транспорта признаются земли, которые используются или предназначены для обеспечения деятельности организаций и (или) эксплуатации объектов автомобильного, морского, внутреннего водного, железнодорожного, воздушного, трубопроводного и иных видов транспорта и права на которые возникли у участников земельных отношений по основаниям, предусмотренным федеральным законодательством и законодательством субъектов РФ;

2) *правовой режим земель транспортного назначения с особыми условиями использования территорий* (полосы отвода железных и автомобильных дорог, охранные зоны железных дорог и объектов инфраструктуры метрополитена, придорожные полосы и др.);

3) *публичные сервитуты*, связанные с предоставлением неограниченному кругу лиц права ограниченного пользования чужим земельным участком в целях проезда и прохода по нему. В частности, на условиях публичного сервитута используются земельные участки на пересечениях линейных объектов транспортной инфраструктуры, относящихся к различным видам транспорта и имеющих различную ведомственную принадлежность;

4) *резервирование и изъятие земель* в целях развития транспортного комплекса. Эти процедуры необходимы для реализации долгосрочных стратегических программных документов в сфере транспорта, основными из которых являются:

— Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р);

— Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (утверждена постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596);

— Национальный проект «Безопасные качественные автомобильные дороги» (паспорт проекта утвержден Президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам, протокол от 24 декабря 2018 г. № 15. Паспорт нацпроекта разработан Минтранс России во исполнение Указа Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и включает в себя четыре федеральных проекта: «Дорожная сеть», «Общесистемные меры по развитию дорожного хозяйства», «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги Минобороны России»);

5) *обеспечение экологической безопасности* транспортной деятельности, т.е. реализация системы правовых, экономических, технологических и иных мер, направленных на обеспечение гарантий защищенности окружающей среды и жизненно важных интересов человека от возможного негативного воздействия транспортной деятельности и угроз возникновения чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Имея свою родовую принадлежность к отрасли земельного права, перечисленные институты и нормы одновременно являются органичной составной частью транспортного права, поскольку регулируют общественные отношения в сфере функционирования транспортного комплекса страны.

Наряду с земельно-правовыми нормами значительное место в системе транспортного права занимают нормы *градостроительного законодательства* — относительно молодой отрасли отечественной правовой системы. Данная отрасль юридически обособилась от земельного и иных отраслей законодательства и институционализировалась в 1998 г. с принятием и вступлением в силу Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ (далее — ГрК РФ).

Градостроительное право в учебной литературе определяется как комплексное правовое образование, состоящее из правовых норм,

объединенных единой целью правового регулирования (развитие территорий с использованием специфических средств и форм) определенных групп общественных отношений (градостроительных отношений) и базирующихся на единых принципах [5]. Предметом регулирования градостроительного права является градостроительная деятельность, представляющая собой деятельность по развитию территорий, в том числе городов и иных поселений, осуществляемая в виде территориального планирования, градостроительного зонирования, планировки территории, архитектурно-строительного проектирования, строительства, капитального ремонта, реконструкции, сноса объектов капитального строительства, эксплуатации зданий, сооружений, комплексного развития территорий и их благоустройства (п. 1 ст. 1 ГрК РФ).

Поскольку объекты транспортной инфраструктуры, обеспечивающие движение подвижного состава и транспортных средств, в подавляющем своем большинстве по своим физическим свойствам и характеру возникновения относятся к объектам капитального строительства, значительное число норм и институтов градостроительного законодательства можно рассматривать в качестве структурных элементов транспортного права. Важно заметить, что основу транспортной системы составляют *линейные объекты транспортной инфраструктуры*, под которыми мы предлагаем понимать систему линейно-протяженных объектов транспортного комплекса (железнодорожных линий, автомобильных дорог, линий городского электрического транспорта), а также технологически и функционально связанных с ними иных объектов (обеспечивающего, вспомогательного, защитного характера), предназначенных для перемещения в пространстве людей и материальных средств.

Объекты транспортной инфраструктуры являются результатом градостроительной деятельности, регулируемой нормами градостроительного права. К сфере транспортной деятельности относятся многие институты и нормы градостроительного законодательства, основными из которых являются:

— *территориальное планирование* (гл. 3 ГрК РФ), направленное на определение в документах территориального планирования назначения территорий исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов в целях обеспечения устойчи-

вого развития территорий, развития инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, обеспечения учета интересов граждан и их объединений, Российской Федерации, субъектов РФ, муниципальных образований. К документам территориального планирования относятся в числе прочих схемы территориального планирования в области федерального транспорта (железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного, трубопроводного транспорта), автомобильных дорог федерального значения (п. 1 ч. 1 ст. 10 ГрК РФ), а также генеральные планы поселений, городских округов;

— *планировка территории* (гл. 5 ГрК РФ) в целях размещения объектов транспортной инфраструктуры, под которой мы понимаем деятельность, заключающуюся в реализации схем территориального планирования в сфере транспорта посредством разработки документации, предусматривающей определение элементов планировочной структуры, установление границ земельных участков, установление границ зон размещения линейных и площадных объектов транспортной инфраструктуры, предусмотренных документами территориального планирования;

— *эксплуатация зданий, сооружений* (гл. 6.2 ГрК РФ), относящихся к транспортной инфраструктуре;

— *комплексное развитие территорий* (гл. 10 ГрК РФ). Данный институт является перспективным, социально ориентированным режимом использования и развития земель поселений, нацеленным на создание благоприятных условий проживания населения, обновление среды жизнедеятельности и территорий общего пользования. Ключевым содержательным элементом планов и проектов комплексного развития территорий является транспортная составляющая, имеющая целью обеспечение транспортной связанности территорий, а также достижение требуемого уровня обеспеченности населения объектами транспортной инфраструктуры, под которой предлагается понимать количественную и качественную характеристику сети как линейных, так и площадных объектов транспортной инфраструктуры, обеспечивающих транспортную доступность для населения основных объектов производственной (мест трудовой деятельности), жилищной, социальной инфраструктуры (здравоохранения, образования, культуры, отдыха и т.п.), а также беспрепятственного выезда из населенных пунктов и въезда в них с использованием различных видов транспорта.

Перечисленные институты и нормы, имея свою принадлежность к отрасли градостроительного права, одновременно являются неотъемлемой составной частью транспортного права.

Таким образом, на примере рассмотренных в настоящей публикации норм земельного и градостроительного права, относящихся к отраслям публичного права, можно увидеть явно выраженную публично-правовую направленность транспортного права. Этот вывод ничуть не умаляет цивилистических начал транспортного права, относящихся к регулированию, прежде всего, перевозочного процесса. Тем самым подтверждается приведенный в начале статьи подход, согласно которому транспортное право относится к группе комплексных отраслей отечественной правовой системы.

Литература

1. Духно, Н. А. Теория транспортного права : монография / Н. А. Духно, В. М. Корякин. — Москва : Юрлитинформ, 2016.
2. Алексеев, С. С. Общая теория права: учебник. 2-е изд., доп. и перераб. — Москва : Проспект, 2009.
3. Потапов, В. И. Транспортная инфраструктура : учебное пособие. — Самара : Изд-во Самарского университета, 2018.
4. Гиззатуллин, Р. Х. Земельное право в системе российского права // Правовое государство: теория и практика. — 2019. — № 4 (58). — С. 164—172.
5. Болтанова, Е. С. Градостроительное право: учебник / Е. С. Болтанова, О. А. Романова, Л. Е. Бандорин. — Москва : Проспект, 2022.

Гончаров Алексей Вячеславович,

старший преподаватель кафедры «Правовое обеспечение государственного управления и экономики» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

**Правовое регулирование надзорной деятельности
транспортных прокуроров по защите и восстановлению
нарушенных прав несовершеннолетних
на железнодорожном транспорте**

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, касающиеся особенностей надзорной деятельности транспортных прокуроров в сфере

обеспечения защиты и восстановления нарушенных прав несовершеннолетних, а также обеспечению безопасности детей на железнодорожном транспорте. Автором проанализированы нормативные правовые акты, регулирующие указанные правоотношения, ведомственные приказы Генерального прокурора РФ, а также основные направления прокурорского надзора, осуществляемого транспортными прокурорами в данной сфере. Отмечается приоритетная координирующая роль транспортных прокуроров в обеспечении прав несовершеннолетних, их безопасности и предупреждении травматизма на объектах железнодорожного транспорта. Исследовательский интерес вызван, в первую очередь, тем, что в имеющихся научных работах в основном исследуются проблемы прокурорского надзора в области защиты прав и интересов несовершеннолетних без специфических особенностей транспортной отрасли в целом, и железнодорожного транспорта в частности. Автором отмечается актуальность и важность рассматриваемого в статье направления надзорной деятельности транспортных прокуроров, а также необходимость дальнейшего совершенствования и конкретизации федерального законодательства в целях четкого правового регулирования данных правоотношений.

Ключевые слова: прокурорский надзор, транспортные прокуроры; дети; защита прав несовершеннолетних на железнодорожном транспорте; обеспечение безопасности детей на транспорте; социальная защита; безбилетный проезд.

Alexey V. Goncharov,
senior Lecturer of the Department «Legal Support
of Public Administration and Economics» of the Law Institute
of Russian University of Transport (MIIT)

**Legal regulation of the supervisory activities of transport
prosecutors for the protection and restoration of minors'
violated rights in railway transport**

Abstract. The article considers the issues, related to the peculiarities of transport prosecutors' supervisory activity in the area of protection and restoration of violated rights of minors and ensuring the children safety in railway transport. The author analyzes normative legal acts that regulate these

the specified offences, departmental orders of the Prosecutor General of the Russian Federation, along with the main directions of the prosecutor supervision by transport procurators in this area. Priority coordinating role of transport prosecutors is noted in ensuring minors rights safety and injury prevention at railway facilities. The research interest is primarily due to the fact that the existing scientific works in problems of prosecutor supervision in protecting rights and interests of minors are mainly examined without specific characteristics of the transport industry in general, and rail transport in particular. The author notes the relevance and importance of the direction of supervisory activity of transport prosecutors, and also the need for further improvement and specification of the legislation for the purpose of clear legal regulation of these legal relations.

Keywords: supervision, transportation prosecutors; children; protection of minors' rights in railway transport; ensuring the safety of children in transport; social protection; stowaway.

Прокуратура Российской Федерации является уникальным государственным институтом, который уже более трехсот лет осуществляет надзор за соблюдением конституционных прав и свобод человека и гражданина, а также действующего законодательства всеми государственными органами, руководителями негосударственных и коммерческих организаций, частными лицами во всех без исключения областях и сферах нашей жизнедеятельности.

С течением времени полномочия прокуроров изменялись, а структура прокуратуры, как государственного надзорного органа, неоднократно реформировалась, однако задуманное Петром I предназначение прокуратуры, как «око государево», сохранилось до наших дней.

Ю. И. Скуратов отметил, что «Осуществление надзора за соблюдением законов в государстве Российском всегда было прерогативой прокуратуры, а это предполагало ее независимость от иных, особенно местных властных структур» [7, стр. 9].

Автор полностью поддерживает данное утверждение и считает, что независимость прокуроров в осуществлении надзорной деятельности по соблюдению законодательства является государственной гарантией обеспечения прав и свобод человека и гражданина.

В системе государственной власти современной России прокуратура РФ является государственным органом, не входящим ни в одну

из ветвей власти. Принципы централизации и единства системы прокуратуры, как государственного органа закреплены в ст. 129 Конституции РФ.

В силу указанной конституционной нормы прокуратура РФ — единая федеральная централизованная система органов, осуществляющих надзор за соблюдением Конституции РФ и исполнением законов, надзор за соблюдением прав и свобод человека и гражданина, уголовное преследование в соответствии со своими полномочиями, а также выполняющих иные функции.

Вопросы, связанные с организацией и деятельностью прокуратуры, отнесены Конституцией РФ к ведению Российской Федерации (п. «о» ст. 71 Конституции РФ).

Дальнейшее развитие нормативно-правового регулирования организации, полномочий, основополагающих начал, определяющих сущность и предназначение, а также принципы деятельности прокуратуры, определено в Федеральном законе «О прокуратуре Российской Федерации».

Одним из важнейших направлений прокурорской деятельности является надзор за соблюдением прав, законных интересов и восстановлением нарушенных прав несовершеннолетних.

Права детей требуют особой охраны и защиты со стороны государства, поскольку они наиболее уязвимы, в том числе в правовом отношении, а также в вопросах обеспечения безопасности, защиты жизни, здоровья.

Следует отметить, что именно в детстве закладывается фундамент воспитания нравственных качеств, гражданственности и патриотизма.

Конституцией РФ установлены права, принадлежащие каждому ребенку от рождения, основными из которых являются такие, как: право на жизнь (ч. 1 ст. 20), право на государственную защиту материнства, детства и семьи (ч. 1 ст. 38), право на жилище (ст. 40), право на охрану здоровья и медицинскую помощь (ст. 41), право на общедоступное и бесплатное дошкольное, основное общее среднее профессиональное образование, а также на конкурсной основе бесплатное высшее образование в государственном или муниципальном образовательном учреждении и на предприятии (ст. 43).

С целью реализации указанных конституционных норм законодателем приняты Семейный кодекс Российской Федерации, Федераль-

ные законы от 24 июля 1998 г. № 124-ФЗ «Об основных гарантиях прав ребенка в Российской Федерации, от 24 июня 1999 г. № 120-ФЗ «Об основах системы профилактики безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних» и др.

Правовое регулирование прав и законных интересов несовершеннолетних имеет очень широкую юридическую «охваченность».

В целях совершенствования прокурорского надзора за исполнением законодательства о несовершеннолетних, а также механизмов защиты прав, свобод и законных интересов детей, Генеральным прокурором РФ издан приказ от 13 декабря 2021 г. № 744 «Об организации прокурорского надзора за исполнением законодательства о несовершеннолетних, соблюдением их прав и законных интересов». В этом приказе прокурорам предписано обеспечить системный и своевременный прокурорский надзор за исполнением законодательства о несовершеннолетних, соблюдением их прав и законных интересов, исходя из того, что в соответствии с Конституцией РФ дети являются важнейшим приоритетом государственной политики России. Первостепенными задачами прокурорской надзорной деятельности в числе прочих определены: предупреждение нарушений прав детей, причинения им вреда, профилактика преступлений среди подростков; оперативное принятие мер к восстановлению нарушенных прав несовершеннолетних, возмещению материального ущерба и компенсации морального вреда.

Учитывая, что железнодорожный транспорт является источником повышенной опасности, вопросы защиты прав и законных интересов несовершеннолетних со стороны государства приобретают особую значимость. Это связано в том числе с необходимостью обеспечения безопасности несовершеннолетних, предупреждения травматизма на объектах железной дороги.

Проведенный анализ ряда научных работ о защите прав и интересов детей показал, что учеными выработаны общие концептуальные подходы в этом вопросе, однако не исследованы специфические особенности транспортной отрасли в целом, и железнодорожного транспорта в частности.

Аналогичная ситуация складывается не только в сфере научных исследований, но и в области нормативно-правового и административно-правового регулирования правоотношений, а рамках рассматриваемой проблематики.

Как справедливо отмечают ученые, «эффективное функционирование системы государственного управления на транспорте является закономерным и необходимым, что детерминирует потребность ее организационно-правового обеспечения» [1].

В связи с этим, по мнению автора, центральное место государственной защиты прав и интересов детей, а также обеспечения их безопасности на железнодорожном транспорте занимают транспортные прокуроры.

Приказом Генерального прокурора РФ от 7 мая 2008 г. № 84 «О разграничении компетенции прокуроров территориальных, военных и других специализированных прокуратур» полномочия транспортных прокуратур, а также предметы их ведения строго разграничены, с учетом линейности и протяженности транспортных коммуникаций, дислокации транспортных объектов, а также местных условий. Такое разграничение является наиболее эффективным в целях обеспечения прокурорского надзора, в том числе по обеспечению безопасности несовершеннолетних.

С учетом специфики транспортной деятельности осуществление транспортными прокурорами надзора за соблюдением законных прав и интересов несовершеннолетних, а также обеспечением их безопасности имеет свои особенности.

Очень важным направлением является надзорная и координирующая деятельность транспортных прокуроров, направленная на обеспечение проведения организациями транспортной инфраструктуры и правоохранительными органами необходимых мер по предупреждению, выявлению и пресечению фактов проезда граждан, в том числе несовершеннолетних, вне пассажирских салонов подвижного состава (так называемый «зацепинг» и «руфинг»), а также проведение транспортными прокурорами и сотрудниками органов внутренних дел на транспорте профилактической, разъяснительной работы об угрозе жизни и здоровью при таком поведении в средних и средне-специальных образовательных учреждениях.

Не менее важным направлением деятельности транспортных прокуроров является надзор за соблюдением гарантированных государством социальных прав несовершеннолетних.

На протяжении длительного времени, ст. 83 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации был установлен возраст

несовершеннолетнего, имеющего право бесплатного проезда в поездах пригородного сообщения, до пяти лет. Указом Президента РФ от 11 июня 2022 г. в статью внесены изменения, в соответствии с которыми при проезде в поездах пригородного сообщения пассажирам предоставляется право провозить бесплатно детей в возрасте не старше семи лет.

Вопросы неукоснительного исполнения организациями и работниками железнодорожного транспорта указанных мер социальной поддержки детей должны являться предметом прокурорского надзора транспортными прокурорами.

Существенных успехов в обеспечении прав и интересов несовершеннолетних транспортные прокуроры добились в связи с регулярно выявляемыми случаями высадки из транспорта несовершеннолетних, не оплативших свой проезд в транспорте.

В 2022 г. после обращения Генеральной прокуратуры РФ в Правительство РФ и Минтранс России, Минтрансом России был издан приказ от 5 сентября 2022 г. № 352 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом», в п. 103 которого установлен запрет удаления безбилетных физических лиц, не достигших 16-летия, из поездов на железнодорожном транспорте. Следует отметить, что несмотря на существенные усилия прокуроров в принятии указанного административного акта, нормативно-правовое регулирование в этом направлении защиты прав и обеспечения безопасности несовершеннолетних на железнодорожном транспорте требует своего развития на уровне федерального законодательства. В частности, внесение соответствующей нормы в Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, содержащей прямой запрет на высадку несовершеннолетних пассажиров из поездов на железнодорожном транспорте, в том числе и поездов пригородного сообщения, потребует от законодателя внесения изменений в КоАП РФ и УК РФ об ответственности конкретных работников железнодорожного транспорта за нарушение этого запрета.

В связи с этим в условиях имеющейся в настоящее время правовой неопределенности в данном вопросе должна усилиться не только надзорная, но и координирующая роль транспортных прокуроров, в частности в вопросах обеспечения прав несовершеннолетних при их передаче работниками железнодорожного транспорта сотрудникам

органов внутренних дел, а также дальнейшей передаче детей их родителям или законным представителям и связанной с этим профилактической работой.

Также не маловажными являются вопросы проведения транспортными прокурорами процессуальных проверок с целью правовой оценки действий работников железнодорожного транспорта в случаях допущения ими неправомерной высадки детей.

Здесь следует отметить, что несмотря на отсутствие в настоящее время четкого нормативно-правового регулирования указанных правоотношений, а также вопросов ответственности, Федеральным законом «О прокуратуре Российской Федерации» транспортные прокуроры наделены достаточными полномочиями по защите и восстановлению нарушенных прав, а также обеспечению безопасности несовершеннолетних на железнодорожном транспорте. В частности, в гл. 1 Закона законодателем определен широкий круг полномочий прокурора для осуществления им надзорной деятельности (ст. 22), а также установлены меры прокурорского реагирования, такие как: протест прокурора (ст. 23), представление прокурора (ст. 24), постановление прокурора (ст. 25), предостережение о недопустимости нарушения закона.

Помимо этого в целях защиты прав и свобод несовершеннолетнего прокуроры наделены существенными процессуальными полномочиями по судебной защите, в том числе правом обращения в суд с гражданским иском (Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14 ноября 2002 г. № 38-ФЗ), а также административным иском (Кодекс административного судопроизводства Российской Федерации 8 марта 2015 г. № 21-ФЗ), в защиту прав, свобод и законных интересов детей.

Конечно же, надзорная деятельность транспортных прокуроров по защите и восстановлению прав несовершеннолетних на железнодорожном транспорте намного шире, и правовое регулирование в этой сфере не ограничивается нормативными актами, приведенными автором в этой статье.

В заключении следует отметить, что правовое регулирование в области защиты прав и законных интересов на железнодорожном транспорте требует дальнейшего реформирования дополнения и кон-

кретизации в целях четкого правового регулирования данных правоотношений.

При этом осуществление транспортными прокурорами надзорной деятельности оказывает существенное влияние на дальнейшую реализацию государственной политики, выявление проблем и их правовое разрешение в этой сфере защиты прав и свобод несовершеннолетних, а также обеспечение их безопасности на железнодорожном транспорте.

Литература

1. Духно, Н. А. Транспортное право : учебник / Н. А. Духно [и др.]. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва: Издательство Юрайт, 2023.
2. Скуратов, Ю. И. Прокуроры : документально-публицистический сборник / Ю. И. Скуратов. — Москва : Изд-во РОССПЭН, 1996.

Зайкова Светлана Николаевна,

кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры административного и муниципального права ФГБОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия»

Об актуальных проблемах обеспечения транспортной безопасности (на примере категорирования объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта)

Аннотация. Проведен правовой анализ административной процедуры категорирования объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта. По результатам анализа присвоение объекту соответствующей категории отнесено к государственной услуге, предоставляемой федеральным органом исполнительной власти (Росжелдором). Предложено разработать административный регламент, содержащий основные требования по предоставлению указанной государственной услуги.

Ключевые слова: транспортная безопасность; категорирование; железнодорожный транспорт; государственные услуги.

Svetlana N. Zaikova,

PhD in Law, Associate Professor of the Administrative and Municipal Law
Department of Saratov State Law Academy

On the issues of transport security (in the context of categorizing railway infrastructure objects

Abstract. The author has carried out a legal analysis of the administrative procedure of categorizing railway transport infrastructure facilities. According to the results of the analysis, categorizing of objects is attributed to the public service provided by the federal executive body (Federal Railway Transport Agency). The author proposes to develop an administrative provision containing basic requirements for this public service.

Keywords: transport security; categorizing; railway transport; public services.

Категорирование объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта Росжелдором является одной из административных мер обеспечения транспортной безопасности (Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»). Оно представляет собой процедуру по отнесению объекта транспортной инфраструктуры к одной из категорий (п. 3, 9 Правил категорирования и установления количества категорий объектов транспортной инфраструктуры, утвержденных постановлением Правительства РФ от 3 октября 2020 г. № 1595 (далее — Правила)). Основное предназначение — защищенность железных дорог и людей, находящихся на объектах железнодорожного транспорта [1].

Правовой анализ указанной процедуры свидетельствует о предоставлении непосредственно федеральным органом исполнительной власти услуг хозяйствующим субъектам в области транспортной безопасности.

Во исполнение обязательных требований субъект транспортной инфраструктуры (заявитель) обращается в Росжелдор с заявлением о получении государственной услуги — проведение категорирования. В заявлении он указывает информацию, необходимую органам власти:

– для ведения реестра (сведения о себе, как заявителе, и об объекте) (приказ Минтранса России от 15 сентября 2020 г. № 377 «Об

утверждении Порядка ведения реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»);

– для отнесения объекта к одной из категорий (количественные показатели железнодорожных станций, вокзалов, мостов, эстакад, тоннелей, участков железнодорожных путей, предусмотренных установленным Минтрансом России порядком (приказ Минтранса России от 7 сентября 2020 г. № 358 «О Порядке установления критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры»)).

Росжелдор дает оценку представленной заявителем информации, в том числе путем межведомственного взаимодействия с органами власти, принимает по ней решение и уведомляет заявителя о результатах. Общий срок рассмотрения заявления составляет 30 календарных дней со дня его регистрации.

Видится, что по содержанию и последовательности действий Росжелдор оказывает государственную услугу по запросам заявителей во исполнение требований о транспортной безопасности. Соответственно, указанная административная деятельность должна быть регламентирована (Федеральный закон от 27 июля 2010 г. № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг»).

Административный регламент по категорированию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта не утвержден.

В п. 11 Правил в целях оказания методической помощи заявителям предусмотрена разработка рекомендаций по оформлению информации, необходимой для проведения категорирования.

На официальном сайте Росжелдора размещены формы заявлений и Методические рекомендации по оформлению заявления субъекта транспортной инфраструктуры и предоставлению информации для ведения Реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (далее — Методические рекомендации Росжелдора). Однако указанные документы не имеют выходных данных об их утверждении уполномоченным органом. Факт размещения указанных документов на официальном сайте федерального органа исполнительной власти не придает им статуса правового акта.

Методические рекомендации Росжелдора, не имеющие статус правового акта, определяют категорирование как административную процедуру и содержат толкование оснований, позволяющих отказать

в предоставлении государственной услуги. В соответствии с п. 12 Правил такими основаниями являются представление заявителем информации для категорирования не в полном объеме или недостоверной.

Как следует из Методических рекомендаций Росжелдора, информация считается:

– представленной не в полном объеме — в случаях представления информации по форме, отличной от установленной; отсутствия значения в одной из ячеек соответствующей формы; изменения формата заполненной ячейки (числовой формат изменен на текстовый или наоборот);

– недостоверной — в случае, если информация противоречит инструкции, указанной в соответствующих формах по заполнению ячейки.

При этом формы и инструкции, на которые имеется ссылка в Методических рекомендациях Росжелдора, не утверждены уполномоченным органом.

Методические рекомендации Росжелдора не содержат показатели доступности и качества государственной услуги, порядок обжалования решений и действий (бездействия) Росжелдора, а также его должностных лиц, формы контроля предоставления государственной услуги.

Перечисленные пробелы в правовом регулировании категорирования объектов транспортной инфраструктуры являются причиной значительного количества нарушений, выявленных прокурорами в территориальных подразделениях Росжелдора при категорировании и ведении соответствующего реестра [2].

Видится необходимым разработка Росжелдором административного регламента предоставления государственной услуги по категорированию объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта. Правовую основу для разработки административного регламента составляют: ч. 3 ст. 6 Федерального закона «О транспортной безопасности», п. 2, 9 Правил, п. 5.3.14 Положения о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта (утверждено постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 397), п. 2 Правил разработки и утверждения административных регламентов предоставления государственных услуг, о внесении изменений в некоторые

акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов и отдельных положений актов Правительства Российской Федерации (утверждены постановлением Правительства РФ от 20 июля 2021 г. № 1228).

Разработка административного регламента предоставления государственной услуги по категорированию позволит обеспечить соблюдение обязательных требований всеми участниками административных правоотношений в области обеспечения транспортной безопасности железнодорожного транспорта.

Литература

1. Зайкова, С. Н. Целенаправленность государственного регулирования транспортной безопасности // Правовая политика и правовая жизнь. — 2021. — № 1. — С. 170—179.
2. Плугарь, Д. М. Актуальные проблемы выбора и использования средств прокурорского реагирования при осуществлении надзора за исполнением законов об антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта // Средства прокурорской деятельности: проблемы теории и практики : монография / О. Н. Коршунова [и др.]. — Москва : РУСАЙНС, 2019.

Ивакин Виктор Иванович,

кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры
«Правовое обеспечение государственного управления
и экономики» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Публично-правовой механизм обеспечения безопасности на автомобильном транспорте

Аннотация. В данной работе рассматриваются вопросы нормативно-правового обеспечения безопасности дорожного движения на одном из видов путей сообщения, которым является автомобильный транспорт. Автор останавливается на функциях Государственной инспекции безопасности дорожного движения, являющейся специальным органом в данной сфере отношений. Эта структура действует на основании различных нормативных правовых актов, среди которых Феде-

ральный закон «О безопасности дорожного движения», в связи с чем подвергнуты анализу нормы этого документа, как и ряда иных юридических источников.

Ключевые слова: публично-правовой механизм; законы; автомобильный транспорт; безопасность; обеспечение.

Viktor I. Ivakin,

PhD in Law, Associate Professor, Associate Professor of the Department «Legal Support of Public Administration and Economics» of the Law Institute of Russian University of Transport (MIIT)

Public-legal mechanism for ensuring safety in road transport

Abstract. This paper discusses the issues of regulatory and legal provision of road safety on one of the types of communication routes, which is road transport. The author dwells on the functions of the State Road Safety Inspectorate, which is a special body in this area of relations. This structure operates on the basis of various regulatory legal acts, including the Federal Law «On Road Safety», in connection with which, the norms of this document, as well as a number of other legal sources, have been analyzed. Among them are a decree of the Government of the Russian Federation, relevant safety requirements, and other rules.

Keywords: public law mechanism; laws; road transport; security; provision.

На автомобильном транспорте безопасность осуществляют различные органы исполнительной власти как федерального уровня, так и уровня субъектов РФ. Обеспечение безопасности является одним из элементов управления государством анализируемыми общественными отношениями.

Большую роль в организации безопасности на данном виде транспорта играет ГИБДД — Государственная инспекция безопасности дорожного движения. Обозначенный орган власти также имеет наименование — Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГУОБДД МВД России). Указанная инспекция проводит, в

частности, государственный технический осмотр транспортных средств, зарегистрированных в ГИБДД. В своей деятельности обозначенная структура руководствуется различными нормативными актами. Это законы, постановления, указы, распоряжения, инструкции, приказы, наставления. Среди них Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». Изменения в данный источник внесены, например, в результате вынесенного Конституционным Судом РФ Постановления от 27 октября 2022 г. № 46-П. Отношения в данной сфере регулируют Правила проведения технического осмотра транспортных средств, утвержденные постановлением Правительства РФ от 15 сентября 2020 г. № 1434.

Одним из документов, которым руководствовалась ГИБДД в своей работе, был ГОСТ Р 51709-2001. Государственный стандарт Российской Федерации. Автотранспортные средства. Требования безопасности к техническому состоянию и методы проверки (утвержден постановлением Госстандарта России от 1 февраля 2001 г. № 47-ст). Этот стандарт, в частности, устанавливал:

- требования безопасности к техническому состоянию автотранспортных средств (АТС);
- предельно допустимые значения параметров технического состояния АТС, влияющих на безопасность дорожного движения и состояния окружающей среды;
- методы проверки технического состояния АТС в эксплуатации.

В соответствии со ст. 4.7.15 указанного правового акта автотранспортные средства должны были быть оснащены медицинской аптечкой, знаком аварийной остановки (или мигающим красным фонарем). Легковые и грузовые автомобили должны были быть оснащены не менее чем одним огнетушителем. Причем использование огнетушителей без пломб и с истекшими сроками годности не допускалось.

Приказом Росстандарта от 18.07.2017 № 708-ст введен в действие ГОСТ 33997-2016. Межгосударственный стандарт. Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки. Данный стандарт предназначен для применения в технологических процессах:

- технического осмотра;
- контроля безопасности КТС в эксплуатации, выполняемого в установленном порядке специально уполномоченными органами;

- технического обслуживания, ремонта, проверки и регулировки КТС на эксплуатирующих и автосервисных предприятиях;
- на предприятиях, осуществляющих капитальный ремонт КТС.

Заметим, что законодательного регулирования требуют многие вопросы управления и обеспечения безопасности в данной области. В России ежегодно происходит порядка 160 тыс. дорожно-транспортных происшествий, из которых 10% со смертельным исходом [1]. Согласно статистике Главного управления ГИБДД по итогам 2021 г. сотрудниками государственной инспекции зафиксировано и пресечено свыше 168 млн правонарушений, а всего за период с 2011 по 2021 г. существенно возросло количество транспортных средств, используемых участниками дорожного движения, с 44 до 58 млн, что требует повышенного внимания к сохранению безопасности и безаварийности на федеральных трассах и дорогах местного значения [2]. За 2021 г. из-за нарушений правил дорожного движения водителями различных транспортных средств совершено 88,8% всех зафиксированных происшествий, при этом 81,5% из них управляли легковыми автомобилями [3]. В ст. 28 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» ранее говорилось, что одним из оснований прекращения действия права на управление транспортным средством является ухудшение здоровья водителя. Причем оно должно препятствовать безопасному управлению транспортными средствами и подтверждаться медицинским заключением. Но в данном Законе в качестве оснований не названо, например, такое, как достижение водителем определенного возраста.

В то же время, например, в Германии основанием прекращения действия права на управление транспортными средствами является, в частности, достижение преклонного возраста. И хотя такая запрещающая норма в этой стране есть, тем не менее согласно информации средств массовой информации сотрудниками германской дорожной полиции был задержан 102-летний водитель, который ранее был лишен водительских прав в силу достижения указанного возраста.

Полагаем, что российскому законодателю следовало бы также предусмотреть наступление указанного события в качестве самостоятельного основания прекращения действия права на управление транспортным средством.

В настоящее время основаниями прекращения действия права на управление транспортными средствами в соответствии с ч. 1 ст. 28

Федерального закона «О безопасности дорожного движения» являются:

- истечение срока действия водительского удостоверения;
- выявленное в результате обязательного медицинского освидетельствования наличие медицинских противопоказаний или ранее не выявлявшихся медицинских ограничений к управлению транспортными средствами в зависимости от их категорий, назначения и конструктивных характеристик;
- лишение права на управление транспортными средствами.

При этом порядок прекращения действия права на управление транспортными средствами при наличии медицинских противопоказаний или медицинских ограничений к управлению транспортными средствами устанавливается Правительством РФ.

Управление в области автомобильного транспорта и обеспечение безопасности движения производят не только специализированные органы в данной сфере, но и иные. Так, управление этим видом транспорта осуществляют, например, таможенные органы страны, в системе которых создаются международные автомобильные пункты пропуска. Одним из таких объектов является автомобильный пункт Сагарчин в Акбулакском районе Оренбургской области, где государственную границу пересекает автомобильный транспорт, следующий из России в Казахстан и наоборот.

Объектами управления в области автомобильного транспорта и соответственно объектами, где должны обеспечиваться основы безопасности дорожного движения, являются автоколонны, автотранспортные предприятия, дорожные эксплуатационные предприятия, автокомбинаты, автовокзалы, автостанции. Разработкой научных проблем в данной сфере, а именно в области обеспечения безопасности движения автомобилей, в том числе связанных с экологической безопасностью [4] этих средств передвижения, занимается, в частности, Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (НИИАТ). В составе института функционируют соответствующие структурные подразделения. Среди них научно-исследовательский отдел «Экологическая безопасность и устойчивое развитие транспорта». Сотрудники этой организации активно участвуют в различных международных форумах. Так, 27 февраля 2023 г. руководители указанного учреждения, среди которых генеральный директор ОАО

«НИИАТ» Алексей Васильков и Научный руководитель Института Вадим Донченко, приняли участие в 85-й сессии Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН на тему: «Действия в области внутреннего транспорта для присоединения к глобальной борьбе с изменениями климата». На основе рекомендаций Комитета по внутреннему транспорту и по итогам обсуждений, состоявшихся в рамках Бюро, сегмент по вопросам политики проводился по общей теме: «Действия сектора внутреннего транспорта по присоединению к глобальной борьбе с изменениями климата» (ECE/TRANS/2023/1). Эта тема дала возможность осмыслить уникальные достижения Комитета, а также наглядно показать ценность его работы и заострила внимание на его будущем потенциале в сдерживании тенденций в области выбросов парниковых газов внутренним транспортом в условиях глобальной экономики.

Вопросы деятельности автомобильного транспорта, обеспечения безопасности на данном виде путей сообщения освещаются в различных средствах массовой информации, в том числе и специализированных. Одним из них является журнал «Автомобильный транспорт», учредителем которого выступает Минтранс России. Отсюда видно, что государство уделяет пристальное внимание правовому обеспечению безопасности движения на автомобильном транспорте, как одному из важнейших элементов управления данной области общественных отношений [5].

Литература

1. Нестеров, Е. А. Нормативно-правовое регулирование деятельности автошкол в России // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 1(41). — С. 12—21.
2. Семичева, А. С. Вопросы передачи части полномочий по рассмотрению дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения субъектам Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 1(41). — С. 120—124.
3. Малешина, Л. М. Внедрение интеллектуальных транспортных технологий как инструмент повышения безопасности транспортной среды / Л. М. Малешина, А. В. Хорошева // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 2(42). — С. 164—172.
4. Хотько, О. А. Правовые вопросы международного сотрудничества в сфере обеспечения экологической безопасности транспортной

- деятельности / О. А. Хотько, А. А. Чеботарева // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 1(37). — С. 33—45.
5. Цечоев, В. К. К вопросу о методах повышения эффективности реализации транспортных правоотношений в деятельности сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения / В. К. Цечоев, А. А. Чеботарева // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 2(42). — С. 154—163.

Керопян Юлия Петровна,

помощник судьи Арбитражного суда Забайкальского края,
соискатель ученой степени, Юридический институт
Российского университета транспорта (МИИТ)

**Актуальные проблемы правового регулирования
отношений с использованием искусственного
интеллекта в государственном управлении
(на примере транспорта) и в судебной системе**

Аннотация. В данной статье рассматриваются проблемы, связанные с идентификацией личности в судебном процессе при проведении онлайн-заседания. Предлагается возможность заимствования технологий биометрической идентификации личности из сферы транспортной системы в судебную во избежание ошибок при отправлении правосудия.

Ключевые слова: искусственный интеллект; транспортная система; судебная система; идентификация; персональные данные; личность; онлайн-заседание; правосудие.

Yulia P. Keropyan,

assistant judge of the Arbitration Court
of the Trans-Baikal Territory, PhD candidate, Law Institute
of the Russian University of Transport (MIIT)

**Actual problems of legal regulation of relations
with the use of artificial intelligence in public administration
(on the example of transport) and in the judicial system**

Abstract. This article discusses the problems associated with the identification of an individual in a court proceeding during an online meeting. The

possibility of borrowing biometric identification technologies from the sphere of the transport system to the judicial system is proposed, which will avoid mistakes in the administration of justice.

Keywords: artificial intelligence; transport system; judicial system; identification; personal data; online meeting; justice.

Одной из проблем, объединяющих транспортную и судебную систему, является проблема правового регулирования процесса идентификации личности. Однако следует отметить, что использование искусственного интеллекта в сфере транспорта является более развитым. Так, например, согласно распоряжению Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724 «О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» искусственный интеллект определяется «как субъект, способный выполнять управлять высокоавтоматизированным транспортным средством», в то время когда в юридической литературе «не существует единого определения искусственного интеллекта так же, как не существует единого определения естественного интеллекта» [1].

Из вышесказанного следует, искусственный интеллект в транспортной системе обладает конкретным статусом — статусом субъекта, тогда как в судебной системе не выработан единый подход к его пониманию.

Кроме того, искусственный интеллект в транспортной системе, в частности беспилотный транспорт, находит свое распространение в сфере биометрической идентификации. Это связано с тем, что государство активно внедряет данную технологию для осуществления, в первую очередь, общественной и национальной безопасности.

Автоматизация занимает отдельное место в сфере идентификации и аутентификации пользователей — использование функции распознавания человека применяется как организациями, так и государственными органами.

Данный метод позволяет успешно идентифицировать пользователя, зарегистрированного с недостоверными данными, при котором искусственный интеллект выполняет следующие функции: сбор информации, обработку и вычисление данных, автоматизацию и т.д.

Однако следует уделить особое внимание тому, что в заданном направлении возникает ряд проблем, связанных с защитой персональных данных.

Но каким образом транспортная система связана с судебной?

В соответствии с ч. 2 ст. 11 Федерального закона «О персональных данных» обработка биометрических персональных данных возможна без согласия субъекта в некоторых случаях, определенных законом. Представляется, что для целей обработки персональных данных при идентификации к таким случаям могут быть отнесены ситуации:

– в связи с осуществлением правосудия и исполнением судебных актов;

– в связи с проведением обязательной государственной дактилоскопической регистрации;

– в случаях, предусмотренных законодательством об обороне, о безопасности, о противодействии терроризму, о транспортной безопасности.

Проблема биометрической идентификации прослеживается в судебной системе при отправлении правосудия.

В связи с введенными ограничениями на фоне распространения вирусной инфекции COVID-19 у суда возникла возможность проведения судебного заседания не только путем использования систем видеоконференц-связи, но и путем онлайн-заседания, проведение которого, на первый взгляд, кажется довольно простым. Однако на практике у суда возникает ряд проблем технического характера, когда из-за не всегда высокого качества передаваемого изображения судье приходится самостоятельно идентифицировать участника процесса путем использования веб-камеры.

На наш взгляд, такой подход является неудовлетворительным и недопустимым, поскольку недостоверные данные идентификации личности могут негативно отразиться при отправлении правосудия.

Разрешением данной проблемы видится возможность использования технологий искусственного интеллекта с учетом выработанного правового регулирования биометрической идентификации в сфере транспорта, а также их применение в судебной системе с учетом решения проблем защиты персональных данных.

Так, например, во внимание следует принять «опыт использования комплексного сочетания технологий и систем в области безопасно-

сти, в том числе базовые программные или программно-аппаратные системы защиты, шифрование данных и биометрические данные (отпечаток пальца, распознавание голоса, лица и иные), чтобы помочь физически аутентифицировать пользователей» [распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724 «О Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования»).

В литературе справедливо отмечено, что «в мировой практике разработано достаточное количество разумных технологических решений, которые России было бы целесообразно принять во внимание» [1].

В заключении отмечаем, что системы искусственного интеллекта являются важнейшим инструментом преодоления современных вызовов, которые стоят перед обществом. С помощью искусственного интеллекта становится простым решение ряда социальных, экономических и других проблем, с которыми сталкивается государство. Но также эти технологии не лишены риска, а некоторые вызывают беспокойство и даже страх. Они могут быть использованы в злонамеренных целях или иметь непредвиденные негативные последствия. Любое использование технологий на базе искусственного интеллекта всегда должно сопровождаться мерами по предотвращению потенциального нарушения прав человека [2].

Литература

1. Chebotareva, A. A. Digital transformation and artificial intelligence in the activities of customs services in Russia and foreign countries / A. A. Chebotareva [and all] // https://www.shsconferences.org/articles/shsconf/pdf/2021/29/shsconf_rudnltmrp2021_04014.pdf (дата обращения: 20 марта 2023 г.).
2. Лаврухин, М. В. Использование искусственного интеллекта в противодействии терроризму и оптимизация требований обеспечения транспортной безопасности к объектам дорожного хозяйства // *Транспортное право и безопасность*. — 2022. — № 4(44). — С. 126—143.

Корякин Виктор Михайлович,
доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры
«Теория права, гражданское право и гражданский процесс»
Юридического института Российского университета транспорта
(МИИТ)

Транспортное законодательство военного времени: постановка проблемы

Аннотация. В статье рассматриваются теоретические и практические вопросы правового регулирования функционирования транспортной системы в условиях специальных правовых режимов (мобилизация; военное время; военное положение; вооруженный конфликт и др.). Показано, что особенностями законодательства, регулирующего транспортную деятельность в условиях данных режимов, являются: множественность нормативных актов, имеющих различную юридическую силу и ведомственную принадлежность; наличие значительного массива нормативных документов, имеющих соответствующий гриф секретности; распространение действия данного законодательства не только на государственные органы и организации, но и на частных юридических лиц и граждан. Обосновывается вывод, что транспортное законодательство военного времени должно создаваться заблаговременно, еще в мирное время и вводиться в действие одновременно с введением соответствующих правовых режимов.

Ключевые слова: военное время; военное положение; мобилизация; военно-транспортная обязанность; специальная военная операция; техническое прикрытие путей сообщения.

Viktor M. Koryakin,
doctor of Law, professor, professor of the Department «Theory of Law,
Civil Law and Civil Procedure», Russian University of Transport (MIIT)

Wartime transport legislation: problem statement

Abstract. The article deals with theoretical and practical issues of legal regulation of the functioning of the transport system under special legal regimes (mobilization; wartime; martial law; armed conflict, etc.). It is shown

that the features of legislation regulating transport activities under these regimes are: a plurality of regulations with different legal force and departmental affiliation; the presence of a significant array of regulatory documents with the appropriate secrecy stamp; the extension of this legislation not only to state bodies and organizations, but also to private legal entities and citizens. The conclusion is substantiated that the transport legislation of wartime should be created in advance, even in peacetime and put into effect simultaneously with the introduction of appropriate legal regimes.

Keywords: wartime; martial law; mobilization; military transport duty; special military operation; technical cover of communication routes.

Осуществление Российской Федерацией с февраля 2022 г. задач специальной военной операции по денацификации и демилитаризации Украины актуализировало необходимость научного осмысления широкого круга вопросов, связанных с особенностями функционирования государства и его институтов, экономики России, всего общества в условиях специальных правовых режимов.

Для науки транспортного права большой теоретический интерес и практическую значимость представляют вопросы правового регулирования транспортной деятельности в указанных условиях.

К числу особых государственно-правовых режимов, в которых может функционировать транспортный комплекс страны, относятся:

— *состояние войны*, которое объявляется федеральным законом в случае вооруженного нападения на Российскую Федерацию другого государства или группы государств, а также в случае необходимости выполнения международных договоров РФ (ст. 18 Федерального закона от 31 мая 1996 г. № 61-ФЗ «Об обороне»). Период нахождения страны в состоянии войны именуется военным временем;

— *военное положение* — особый правовой режим, вводимый на территории РФ или в отдельных ее местностях в соответствии с Конституцией РФ Президентом РФ в случае агрессии против Российской Федерации или непосредственной угрозы агрессии. Правовые основы данного режима определены Федеральным конституционным законом от 30 января 2002 г. № 1-ФКЗ «О военном положении». В соответствии с данным законодательным актом Указом Президента РФ от 19 октября 2022 г. № 756 введено военное положение на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики,

Запорожской и Херсонской областей. Данный режим введен в связи с тем, что против территориальной целостности Российской Федерации применяется вооруженная сила;

— *период мобилизации* — осуществление комплекса мероприятий по переводу экономики Российской Федерации, экономики субъектов РФ и экономики муниципальных образований, переводу органов государственной власти, органов местного самоуправления и организаций на работу в условиях военного времени, переводу Вооруженных Сил РФ, других войск, воинских формирований, органов и специальных формирований на организацию и состав военного времени (п. 2 ст. 1 Федерального закона от 26 февраля 1997 г. № 31-ФЗ «О мобилизации и мобилизационной подготовке в Российской Федерации»). Указом Президента РФ от 21 сентября 2022 г. № 647 в Российской Федерации введен режим частичной мобилизации;

— *контртеррористическая операция* — комплекс специальных, оперативно-боевых, войсковых и иных мероприятий с применением боевой техники, оружия и специальных средств по пресечению террористического акта, обезвреживанию террористов, обеспечению безопасности физических лиц, организаций и учреждений, а также по минимизации последствий террористического акта (п. 5 ст. 3 Федерального закона от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму»). Такие операции могут проводиться как на территории РФ (например, с 1999 г. с различной степенью интенсивности контртеррористические операции проводились на территории Северо-Кавказского региона России), так и за ее пределами (например, участие Вооруженных Сил РФ в пресечении международной террористической деятельности на территории Сирийской Арабской Республики, осуществляемое с 30 сентября 2015 г.);

— *миротворческая операция* — действия государств по поддержанию или восстановлению международного мира и безопасности, предпринимаемые Советом Безопасности ООН, региональными международными организациями в рамках региональных соглашений либо на основании двусторонних и многосторонних международных договоров (например, в январе 2022 г. коллективными силами Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ) проведена миротворческая операция по охране наиболее важных государственных и стратегических объектов Казахстана и оказанию помощи ка-

захстанской стороне в поддержании правопорядка в стране; с ноября 2020 г. осуществляется миротворческая миссия России по разделению враждующих сторон в Нагорном Карабахе).

Достижение целей введения названных специальных правовых режимов невозможно без всестороннего, полномасштабного и своевременного *транспортного обеспечения*, целью которого является удовлетворение потребностей войск в перевозках личного состава, вооружения и военной техники, значительных объемов материальных средств, необходимых для эффективного выполнения боевых и специальных задач. Транспортное обеспечение в энциклопедической литературе определяется как комплекс мероприятий, охватывающий подготовку, техническую эксплуатацию, техническое прикрытие и восстановление путей сообщения и трубопроводов, а также выделение (распределение) и подготовку транспортных средств для перевозки войск, подвоза материальных средств и эвакуации¹.

Правовое регулирование транспортного обеспечения специальных правовых режимов осуществляется в целом теми же нормами транспортного законодательства, которые действуют в обычных условиях транспортной деятельности. Однако на правоприменительную деятельность в данных условиях существенное влияние оказывают факторы военного характера, существенным образом влияющие на устойчивое функционирование транспортного комплекса в экстраординарных условиях.

К числу таких факторов современные исследования относят:

- значительную пространственную разобщенность объектов транспортной инфраструктуры по стратегическим направлениям;
- приоритетность задач по перевозке войск (сил) и подвоза материальных средств войскам (силам) на значительные расстояния;
- построение и устойчивое функционирование военно-транспортных логистических систем различного уровня, приспособленных к специфическим условиям обеспечения безопасности на транспорте в военное время;
- необходимость постоянного выполнения значительных объемов работ по техническому прикрытие и восстановлению поврежденных и разрушенных путей сообщения на коммуникационных направлениях;

¹ Военный энциклопедический словарь. Москва : Военное издательство, 1984. С. 750.

— возможное отсутствие этапа заблаговременной подготовки транспортной системы страны к работе в военное время;

— необходимость обеспечения непрерывности воинских и других видов перевозок в условиях воздействия противника и других чрезвычайных ситуаций;

— необходимость повышения уровня защищенности стратегически важных транспортных объектов, особенно на главных направлениях межтеатровых и внутритеатровых перегруппировок войск (сил) и подвоза материальных средств войскам (силам);

— необходимость мобилизационного развертывания соответствующих транспортных формирований как федеральных органов исполнительной власти в области транспорта, так и Минобороны России (согласно плану мобилизационного развертывания);

— выполнение всего комплекса мероприятий по обеспечению необходимого уровня комплексной безопасности транспортной системы Российской Федерации в военное время [1].

С учетом перечисленных факторов транспортное законодательство военного времени и деятельность по его применению имеют ряд существенных особенностей, из которых можно выделить три основных.

Первой такой особенностью следует назвать *отсутствие единого нормативного правового акта, регулирующего функционирование транспорта в военное время* и в условиях иных специальных правовых режимов. При этом, по нашему мнению, квалифицировать данное обстоятельство в качестве недостатка вряд ли целесообразно ввиду чрезвычайной многогранности форм и видов транспортной деятельности. Разработать какой-то универсальный нормативный документ по вопросу функционирования сложной транспортной системы как в мирных условиях, так и, тем более, в условиях чрезвычайных обстоятельств не представляется возможным. Об этом косвенно свидетельствует безуспешность неоднократных попыток разработки транспортного кодекса России.

Нормы транспортного законодательства военного времени содержатся во многих нормативных документах:

а) в транспортных уставах и кодексах, имеющих статус федеральных законов¹, а также в законодательных актах, регулирующих функ-

¹ См.: ст. 65, 156, 184, 270, 328, 336.2 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ; ст. 2, 7, 29 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ; ст. 77, 84, 87, 101, 114; Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ и др.

ционирование различных видов транспорта¹, имеются специальные нормы, регулирующие порядок осуществления воинских перевозок, а также особенности функционирования в условиях военного времени. Нормы, определяющие особенности функционирования транспорта в особых условиях, содержатся в Федеральном конституционном законе от 30 января 2002 г. № 1-ФКЗ «О военном положении»; вопросы военно-транспортной обязанности в период мобилизации регулируются ст. 13 Федерального закона «О мобилизации и мобилизационной подготовке в Российской Федерации»; Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (п. 30 ч. 1 ст. 93) определяет особенности закупки транспортных услуг в случае необходимости выполнения воинских перевозок при возникновении угрозы военной безопасности. Имеются и иные законодательные нормы по заявленной тематике;

б) важное место в системе нормативных документов, регулирующих функционирование транспорта в особых условиях, занимают акты Президента РФ и Правительства РФ (см., например, Положение о военно-транспортной обязанности, утвержденное Указом Президента РФ от 2 октября 1998 г. № 1175; Перечень воинских железнодорожных перевозок, которые не подлежат прекращению или ограничению при их выполнении в пределах лимитов бюджетных обязательств, утвержденных на транспортные расходы, утвержденный постановлением Правительства РФ от 10 июля 1998 г. № 761; Правила осуществления закупки транспортных услуг и связанных с их обеспечением дополнительных услуг в случае необходимости выполнения воинских перевозок (морских, речных, воздушных и автомобильных) при возникновении угрозы военной безопасности Российской Федерации и (или) для обеспечения участия Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск в операциях по поддержанию или восстановлению международного мира и безопасности за пределами Российской Федерации в соответствии с общепризнанными принципами и нормами международного права и международными догово-

¹ Статья 14 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»; см. также: ст. 7, 31, 31.1 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации».

рами Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 11 апреля 2018 г. № 433;

в) многие вопросы, связанные с транспортным обеспечением особых правовых режимов, регулируются ведомственными подзаконными нормативными актами, изданными Минтрансом России (см. Административный регламент Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по установлению сроков действия прекращения или ограничения погрузки и перевозки грузов и грузобагажа, вызванного обстоятельствами непреодолимой силы, военными действиями, блокадой, эпидемией или иными не зависящими от перевозчика и владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования обстоятельствами, препятствующими осуществлению перевозок, и уведомление об этом перевозчиков и владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденный приказом Минтранса России от 25 июля 2012 г. № 263); Минобороны России (см., например, приказы Министра обороны Российской Федерации от 23 августа 1997 г. № 321 «Об охране и сопровождении воинских грузов при их перевозке железнодорожным, морским и речным транспортом»; от 27 мая 2013 г. № 400 «Об утверждении Инструкции по организации воинских перевозок воздушным транспортом Вооруженных Сил Российской Федерации»; от 22 октября 2021 г. № 620 «Об утверждении Перечня воинских грузов, подлежащих охране и сопровождению в пути следования караулами по охране и сопровождению воинских грузов, и Обязанностей грузоотправителя, грузополучателя и линейных органов военных сообщений» и др.), иными государственными органами.

Во-вторых, особенностью транспортного законодательства военного времени является *широкий круг субъектов, на которых оно распространяется*; оно действует в отношении не только государственных органов и организаций, но и на частных юридических лиц и граждан. Наиболее наглядным примером такого рода всеобщности является *военно-транспортная обязанность*, которая устанавливается для своевременного, качественного и в полном объеме обеспечения транспортными средствами Вооруженных Сил РФ, других войск, воинских формирований и органов, а также создаваемых на военное время специальных формирований в период мобилизации и в военное

время. Военно-транспортная обязанность является составной частью мобилизационной подготовки и мобилизации в Российской Федерации и заключается в проведении мероприятий, связанных с учетом, заблаговременной подготовкой и предоставлением транспортных средств войскам, формированиям и органам, а также в обеспечении работы этих транспортных средств.

Военно-транспортная обязанность согласно Положению, утвержденному Указом Президента РФ от 2 октября 1998 г. № 1175, распространяется:

- на федеральные органы исполнительной власти;
- органы исполнительной власти субъектов РФ и органы местного самоуправления;
- организации независимо от формы собственности, являющиеся собственниками транспортных средств, организации, владеющие транспортными средствами на праве хозяйственного ведения, оперативного управления либо по иному основанию, предусмотренному законом или договором, а также на организации, обеспечивающие работу транспортных средств, в том числе порты, причалы, пристани, аэропорты, нефтебазы, перевалочные базы горючего, автозаправочные станции, ремонтные и иные организации;
- граждан-владельцев транспортных средств.

И, наконец, третьей существенной особенностью транспортного законодательства военного времени является то, что *значительную часть этого законодательства составляют нормативные правовые акты, содержащие сведения, составляющие государственную тайну* и потому не подлежащие открытому опубликованию. Это вполне объяснимо, поскольку согласно ст. 5 Закона РФ от 21 июля 1993 г. № 5485-1 «О государственной тайне» государственную тайну составляют, в частности, сведения об использовании транспортной инфраструктуры РФ в целях обеспечения обороноспособности и безопасности государства; о функционировании транспорта и связи в Российской Федерации в целях обеспечения безопасности государства.

Закрытые нормативные документы по вопросам функционирования транспортных систем в военное время и иных чрезвычайных обстоятельствах издаются Правительством РФ, а также федеральными органами исполнительной власти. К числу такого рода документов можно отнести акт Правительства РФ, определяющий порядок реали-

зации мероприятий *технического прикрытия путей сообщения*, под которым понимается комплекс мероприятий, проводимых в целях обеспечения живучести путей сообщения и их восстановления в случае разрушений. Техническому прикрытию в угрожаемый период и военное время подлежат железнодорожные узлы и узлы шоссейных дорог, мостовые переходы, тоннели, морские и речные порты, гидротехнические сооружения на внутренних водных путях, аэродромы базирования военно-транспортной авиации, линии полевых магистральных и стационарных трубопроводов¹.

Важное место в числе такого рода документов занимают закрытые постановления Правительства РФ, которыми утверждены уставные документы о воинских перевозках различными видами транспорта²:

— от 14 июля 2005 г. № 429-30 «Об утверждении Устава воинских железнодорожных перевозок»;

— от 30 августа 2005 г. № 543-35 «Об утверждении Устава воинских воздушных перевозок»;

— от 30 августа 2005 г. № 544-36 «Об утверждении Устава воинских морских и речных перевозок».

Говоря о перспективах развития транспортного законодательства военного времени, обратимся к Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р), в которой имеется раздел «Вызовы для транспортного комплекса, связанные с обороноспособностью страны и мобилизационной готовностью транспортного комплекса». Стратегия констатирует, что в целом современное состояние и возможности транспортной системы Российской Федерации в области обеспечения военной безопасности страны находятся на высоком уровне. Но в то же время в вопросах транспортного обеспечения обороны, мобилизации транспортного комплекса, мобилизационной подготовки и подготовки транспорта к военному времени имеются определенные нереализованные резервы, к числу которых отнесены:

— недостаточный учет потребностей обороны страны при разработке современных типов транспортных средств, строительстве но-

¹ Военный энциклопедический словарь. С. 739.

² Наименования перечисленных актов Правительства Российской Федерации находятся в открытом доступе в СПС «Консультант Плюс».

вых и реконструкции имеющихся транспортных коммуникаций, относящихся к объектам инфраструктуры двойного назначения;

— недостаточная пропускная и провозная способность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, что оказывает отрицательное влияние на мобилизационную готовность транспортного комплекса;

— недостаточная развитость железнодорожной и автодорожной сетей на Севере и Востоке страны, а также в ряде приграничных регионов;

— уязвимость транспортной системы, обусловленная тем, что основные транспортные коммуникации на Востоке страны проходят вблизи государственной границы Российской Федерации.

Транспортная стратегия констатирует сохранение актуальности задачи повышения мобилизационной готовности транспорта, в том числе обновление существующего и закупка нового железнодорожного подвижного состава (железнодорожных платформ, необходимых как в мирное, так и в военное время) для перевозки военной колесной и гусеничной техники. Приоритетной проблемой также остается совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг в части обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими военно-транспортной обязанности.

Таким образом, в результате проведенного исследования мы приходим к неоднократно поднимаемой в юридической литературе проблеме формирования законодательства военного времени. Практика нормотворческой деятельности в условиях специальной военной операции убедительно подтверждает необходимость такого законодательства. Как справедливо утверждает С. В. Тарадонов, разработка законодательства военного времени (или «права вооруженных конфликтов») «... должна быть осуществлена задолго до объявления состояния войны, так как в условиях военного времени это будет сделать значительно сложнее. Наличие такого законодательства позволит с меньшими затратами организовать и обеспечить эффективное функционирование органов государственной власти, предприятий, учреждений, организаций и всего общества в экстремальной обстановке военного времени» [2].

В полной мере указанный вывод касается и вопросов разработки и совершенствования транспортного законодательства военного времени.

Литература

1. Прогнозируемые вызовы и угрозы национальной безопасности Российской Федерации и направления их нейтрализации / под общей редакцией А. С. Коржевского ; редколлегия: В. В. Толстых, И. А. Копылов. — Москва : РГГУ, 2021.
2. Тарадонов, С. В. Законодательство военного времени как комплексное нормативное правовое образование // Военное право. — 2022. — № 5. — С. 21—34.

Кусков Александр Николаевич,

кандидат военных наук, доцент кафедры мировой экономики
и таможенной статистики Российской таможенной академии

Развитие технологий функционирования транспортного комплекса России на основе цифровизации

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы применения цифровых информационных технологий в сфере транспорта, в том числе в железнодорожной отрасли. Одной из тенденций современного развития социально-экономических процессов в мире является постепенный переход к цифровой экономике. В настоящее время самой современной технологией цифровой экономики в области транспорта в нашей стране является технология распределенного реестра, в том числе одна из ее разновидностей — технология блокчейн. Активное развитие и внедрение цифровых технологий в деятельность транспортных систем с целью повышения эффективности их функционирования обуславливает повышенный интерес к системам смарт-контрактов, как одному из механизмов обеспечения автоматизации процессов заключения и исполнения контрактов в блокчейн-среде.

Ключевые слова: цифровая экономика; транспортная отрасль; блокчейн; смарт-контракт; подвижной состав; инновации.

Alexander N. Kuskov,

PhD of Military Sciences, Associate Professor of the Department
of world economy and customs statistics, State Educational Institution
of Higher Education «Russian Customs Academy»

Development of technologies for the functioning of the transport complex of Russia on the basis of digitalization

Abstract. The article discusses the application of digital information technologies in the field of transport, including in the railway industry. One of the trends in the modern development of socio-economic processes in the world is the gradual transition to the digital economy. Currently, the more modern technology of the digital economy in the field of transport in our country is the technology of a distributed registry, including one of its varieties — blockchain technology. The active development and implementation of digital technologies in the activities of transport systems in order to increase the efficiency of their functioning causes an increased interest in smart contract systems as one of the mechanisms for automating the processes of concluding and executing contracts in the blockchain environment.

Keywords: digital economy; transport industry; blockchain; smart contract; rolling stock; innovation.

Достижения последних лет в науке, технологиях, инновациях в области цифровых информационных телекоммуникационных технологий, которые предоставили возможность формирования цифрового пространства существующей реальности мира, доказали возможность и необходимость в теоретическом и практическом плане формирования изменения социально-экономического устройства общества в логике развития научно-технической революции, что в последующем привело к появлению дефиниции «цифровая экономика» («*digital economy*»). Данное определение впервые было предложено канадским экономистом Доном Тапскоттом в 1994 г. Предложенный термин оказался весьма востребованным как со стороны научного сообщества, так и со стороны бизнеса, а исследование перспективных путей создания цифровых информационных технологий в сфере экономики стало перспективной темой, которая исследуется мировым научным сообществом в рамках всестороннего системного анализа при ограниченных ресурсах и сроках реализации.

Следовательно, цифровую экономику характеризуют следующие присущие ей свойства и черты:

– появление новых технологий и продвижение передовых технических методов решения научно-производственных задач;

– применение базовых цифровых методик и цифровой структуры для обеспечения их работы;

– усовершенствование функционирования различных типов экономик, производства товаров и услуг, решение социальных вопросов жизнедеятельности общества, организации и индивидуума;

– стремление получения различного характера дохода (прибыли), повышение производительности труда и увеличение эффективности производства и, как следствие, рост благосостояния населения государства, региона, муниципального образования и др.

Основной чертой современного развития социально-экономических отношений в мире является постепенный переход к цифровой экономике, это, безусловно, характеризует реалии нашего времени и формируется через всесторонние и глубокие преобразования существующих производственных, социальных и экономических процессов, организационных структур управления, всех социально-экономических отношений с учетом возможностей цифровой экономики. В данном контексте понимается не простая автоматизация действующих систем и сервисов, а формирование концептуально передовых бизнес-процессов и услуг, реализуемых на передовых научных прикладных достижениях с использованием новых цифровых платформ и баз данных, отличающихся повышенной эффективностью, возможностью к синтезу и координации, что диктует необходимость радикального изменения моделей и подходов к продвижению бизнеса. В настоящее время особый акцент уделяется вопросам цифровизации всех отраслей экономики и видов производств, об этом свидетельствует большое количество работ по данной тематике, а также материалов научно-практических семинаров и публикаций [<http://itsrussiaforum.ru/2017/ru/summary/>; http://events.ato.ru/events/12347/static_section/1235/].

Цифровизация транспортной отрасли свидетельствует о ключевых направлениях деятельности государства в этом направлении. Мотивация продвижения цифровых платформ в сфере транспорта возможна путем освоения магистралей транспорта 5G-сетями; преобразования дорожно-транспортной инфраструктуры; разработки стандартных информационных сервисов и нормативных документов, обеспечивающих безопасность передачи данных; создания банка данных в сфере применения различных транспортных средств.

Нынешняя система цифровизации транспортной отрасли в нашей стране основана на технологии, связанной с понятием «распределенного реестра», а именно — блокчейн-технология (*block* — блок, *chain* — цепь, база данных, построенная по децентрализованному принципу). В 2021—2023 гг. государствами, занимающими ведущие позиции в сфере блокчейн-технологий, является Китай (30% всемирного объема продаж), США (18%), Австралия (8%), Индия (6%). Прогрессивное применение информационных новшеств в функционировании сферы транспорта, в целях ее оптимального функционирования обуславливает пристальное внимание к вопросу применения смарт-контрактов, процедур формирования подписания, исполнения и контроля выполнения договоров в автоматическом режиме.

Текст смарт-контракта криптографически подписывается участниками контракта и реализуется на соответствующей платформе. Смарт-контракт формирует и реализует все существенные условия контракта и при их исполнении выполняет обязательства сделки. Бесспорные преимущества смарт-контрактов отражаются в потенциальных экономических плюсах при формировании искомого устройства, а именно:

- уменьшение стоимости на организацию управления процессами ведения бизнеса, исполненными в рамках планируемого контракта;

- минимизация затрат путем внедрения процедур автоматизации значительной части управленческих действий, в том числе документационного обеспечения, и следовательно, сокращение затрат на традиционную деятельность с бумажными носителями информации;

- сокращение средств путем минимизации времени цикла финансового управленческого действия, уменьшение объема в оборотных средствах;

- существенное сокращение издержек, связанных с транзакциями, которые происходят в связи с деятельностью посредников при подписании и реализации контракта, получением дополнительных гарантий на случай невыполнения контрактных обязательств другим субъектом хозяйственной деятельности, а при определенных обстоятельствах и вынужденного выполнения условий сделки.

Указанные факторы полностью адаптированы и к сфере транспорта. Реализация возможностей смарт-контрактов в работе отечественных транспортных компаний пока недостаточно апробирована в

практике бизнеса. В настоящее время наиболее продвинутым примером реализации смарт-контрактов в сфере транспорта Российской Федерации является положительная реализация авиаперевозчиком «S7 Airlines», использовавшим данную процедуру в сделках в форме аккредитива при выполнении процедуры заправки самолетов и вертолетов и при реализации авиационных билетов. Практическая плоскость апробации искомых технологий смарт-контрактов предусмотрена и в железнодорожной отрасли, в частности в компании ОАО «РЖД».

Преобразования, проходящие в железнодорожном транспорте, которые предусматривают демонополизацию вагонного парка, в том числе процесса, связанного с грузоперевозками, и следовательно, формирование конкурентной среды в железнодорожной отрасли и совершенствование конкурентной борьбы в транспортной отрасли, очевидны в системе проведения транспортных перевозок грузовым транспортом компании ОАО «РЖД». Представленные преобразования осуществляются в связи с реформированием от традиционной организации планирования и координации движения составов, ранее входящих в структуру МПС России железнодорожных путей, к контрактному осуществлению договорных отношений в данной сфере деятельности. В итоге преобразований появились принципиально новые элементы рынка транспортных перемещений, работающие на контрактном принципе по общим для всех нормативным актам и условиям (обязательным для операторов и всех участников транспортного процесса в железнодорожной отрасли).

Сформированная новая система конкурентного рынка управления грузовыми вагонами есть ключевое стратегическое направление преобразования в области железнодорожного транспорта. При этом субъектами транспортной сферы деятельности являются операторы подвижных составов перевозок, которые предоставляют железнодорожные универсальные и специализированные вагоны и контейнеры.

В соответствии с ГК РФ участие субъекта железнодорожного подвижного состава в транспортной отрасли, к которым относится оператор, реализуется на основе договора международной грузовой перевозки одним из способов:

– осуществление грузовой перевозки по железной дороге на основании договора оказания услуг. В условия договора включены меро-

приятия по предоставлению железнодорожных вагонов и контейнеров, а также техническое, информационное и экономическое обеспечение деятельности операторов, грузоотправителей и перевозчиков;

– организация выполнения транспортно-экспедиторских услуг в соответствии с договором транспортной экспедиции. Кроме того, договором предусматривается выполнение ряда сопутствующих, обеспечивающих задач, к которым можно отнести операции, связанные с выполнением таможенных процедур, хранение грузов на складах временного хранения, уплата пошлин и т.д.

Рассмотрев тезисно вопросы применения цифровых информационных технологий в сфере транспорта, в том числе в железнодорожной отрасли, отметим, что очевидной тенденцией современного развития социально-экономических процессов в мире является постепенный переход к цифровой экономике, сопровождающийся активным развитием и внедрением цифровых технологий в деятельность транспортных систем с целью повышения эффективности их функционирования.

Малёшина Людмила Михайловна,

кандидат технических наук, доцент, доцент кафедры «Правовое обеспечение государственного управления и экономики»

Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Кибербезопасность на транспорте: актуальные уязвимости и угрозы

Аннотация. Цифровая трансформация транспортного комплекса дает не только множество преимуществ, но и расширяет ландшафт угроз информационной безопасности. В статье приведена отраслевая карта утечек информации ограниченного доступа в 2020—2022 г. В качестве примеров инцидентов информационной безопасности выбраны успешные компьютерные атаки на транспортные информационные системы, совершенные с целью хищения информации. Анализ данных теневых ресурсов сети интернет позволил сделать вывод, что больше всего в мире объявлений о продаже информации ограниченного доступа относились к промышленным и транспортным компаниям.

Ключевые слова: транспорт; информационная безопасность; защита информации; компьютерная атака; персональные данные; утечка конфиденциальной информации.

Lyudmila M. Maleshina,

PhD of technical sciences, Associate Professor, Associate Professor of the Department «Legal Support of Public Administration and Economics» of the Law Institute of Russian University of Transport (MIIT)

Cybersecurity in transport: current vulnerabilities and threats

Abstract. The digital transformation of the transport complex provides not only many advantages, but also expands the landscape of information security threats. The article provides an industry map of restricted information leaks for 2020-2022. As examples of information security incidents, successful computer attacks on transport information systems, committed with the aim of stealing information, are selected. An analysis of data from shadow Internet resources led to the conclusion that most of the advertisements for the sale of information of limited access in the world belonged to industrial and transport companies.

Keywords: transport, information security, information protection, computer attack, personal data, confidential information leakage.

Внедрение в деятельность компаний транспортной отрасли цифровых инструментов, направленных на реинжиниринг их бизнес-процессов и существенное повышение их эффективности, создание качественно новых продуктов и процессов, т.е. «цифровая трансформация» (приказ Минцифры России от 28 февраля 2022 г. № 143 «Об утверждении методик расчета показателей федеральных проектов национальной программы “Цифровая экономика Российской Федерации”») не только позволяет усовершенствовать весь цикл транспортно-логистических процессов [1], но и расширяет ландшафт угроз информационной безопасности [2].

За последние годы произошло много крупномасштабных «компьютерных атак» (Федеральный закон от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации») на информационные системы (далее — ИС)

транспортных компаний, в которых собираются большие объемы конфиденциальной информации через онлайн-платформы, телефонные приложения и прочие мобильные устройства, которые из-за отсутствия строгих протоколов компьютерной защиты являются одними из самых ненадежных каналов.

Как в мире, так и в России, в 2022 г. резко выросла доля утечек в сегментах «Промышленность и транспорт» (рис. 1, 2). Злоумышленники пытаются получить ценные производственные сведения и клиентские базы, заручившись поддержкой инсайдеров.

Практически еженедельно публикуются сведения об инцидентах информационной безопасности в транспортных компаниях. Например, в июле 2022 г. произошла вторая крупная утечка из базы данных российского оператора экспресс-доставки документов и грузов СДЭК («Служба доставки Экспресс-Курьер»), которая могла коснуться примерно 25 млн клиентов компании. Информация, попавшая в руки злоумышленников, оказалась кладезем ценных сведений, включающим персональные данные. По мнению специалистов, двойная утечка данных из СДЭК может претендовать на первое место по количеству пострадавших клиентов, потеснив провалы в защите информации информационной инфраструктуры служб доставки продуктов «Яндекс.Еда» и «Delivery Club».

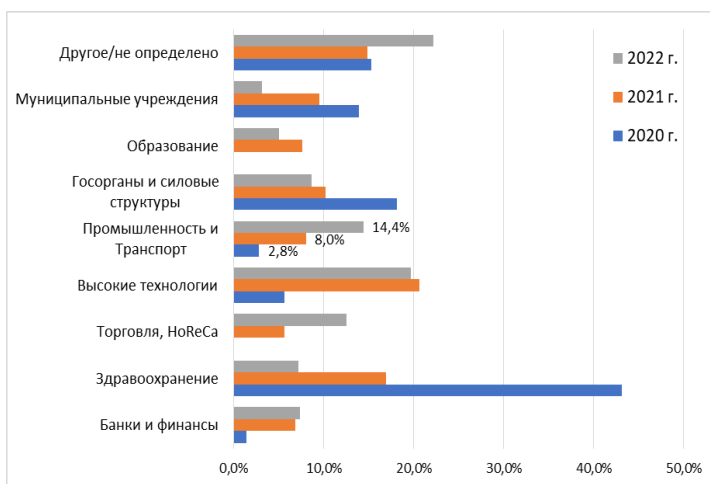


Рис. 1. Отраслевое распределение утечек информации в мире за первое полугодие 2020—2022 гг.

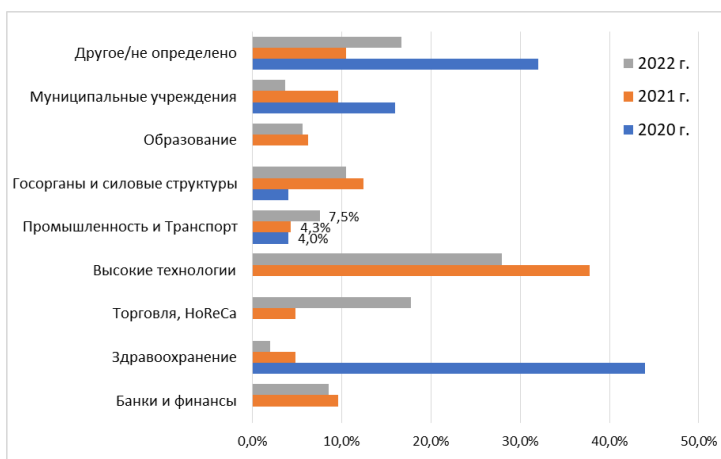


Рис. 2. Отраслевое распределение утечек информации в России за первое полугодие 2020—2022 гг.

Новостное издание по информационной безопасности и технологиям *Bleeping Computer* 6 января 2023 г. проинформировало читателей об утечке личной информации клиентов программы лояльности *Flying Blue* нескольких авиакомпаний, в том числе *Air France* и *KLM*, в результате взлома учетных записей. Отдел информационной безопасности предпринял меры для предотвращения подозрительной активности злоумышленников, и компьютерная атака была вовремя заблокирована. Инцидент не раскрыл информацию о кредитных картах или платежах, но список потенциально скомпрометированных данных клиентов оказался разнообразным: имена, адреса электронной почты, номера телефонов, последние транзакции и пр. Для предотвращения дальнейших утечек авиапассажирам было предписано изменить пароли своих аккаунтов.

В середине февраля 2023 г. компания *Scandinavian Airlines (SAS)*, являющаяся флагманским авиаперевозчиком Дании, Норвегии и Швеции, сообщила, что в результате компьютерной атаки ее веб-ресурсы (сайт и мобильное приложение) были недоступны несколько часов. В результате сбоя конфиденциальная информация авиапасса-

жиров (данные о рейсах, четыре последние цифры в номерах банковских карт) была доступна другим пользователям ресурсов SAS. Согласно сообщению *The Record* ответственность за кибератаку взяли на себя хактивисты из группировки *Anonymous Sudan*. Так как паспортные данные не были скомпрометированы, то представители SAS заявили, что риск мошеннического воздействия минимален. Однако, по словам специалистов в области информационной безопасности, даже утечки имен пассажиров и контактной информации хватит для проведения фишинговых атак.

Журналисты *Tech Monitor* в январе 2023 г. сообщили об успешной кибератаке на шведскую компанию *Volvo*, в результате которой была похищена различная конфиденциальная информация (телематические данные автомобилей, внутренние презентации, панели управления проектами и схемы автозапчастей). Инцидент произошел по вине группировки *Endurance*, которая выставила полученные данные на продажу за 2500 долл. в *Dark Web* (ДаркВеб, теневой онлайн-рынок, где личность каждого пользователя скрыта от трекеров и правоохранительных органов). Это не первая крупная утечка конфиденциальной информации из компании *Volvo*: в декабре 2021 г. шведский автопроизводитель признал, что хакеры получили доступ к файлам об исследованиях и разработках.

Мониторинг темных и «полутемных» ресурсов, таких как форумы в ДаркВебе, закрытые и/или анонимные *Telegram*-каналы, позволил специалистам экспертно-аналитического центра группы компаний *InfoWatch* (ЭАЦ ГК ИнфоВотч) произвести анализ утечек информации ограниченного доступа [URL: <https://www.infowatch.ru/analytics/analitika/otchyot-ob-utechkakh-dannykh-za-1-polugodie-2022-goda>]. На рис. 3 представлено распределение обнаруженных утечек данных по странам (Россия занимает второе место, уступая первенство только Соединенным Штатам Америки), в которых работают компании и организации, из которых «утекла» информация. Всего была найдена информация об утечках в 104 странах, для 9% утечек страна не была установлена.

Больше всего в мире (19%) объявлений о продаже данных в ДаркВебе относилось к промышленным и транспортным компаниям, включая как пассажирские, так и грузовые перевозки (рис. 4). Доля утечек из российских промышленных и транспортных компаний (10%) оказалась ниже, чем в мире.

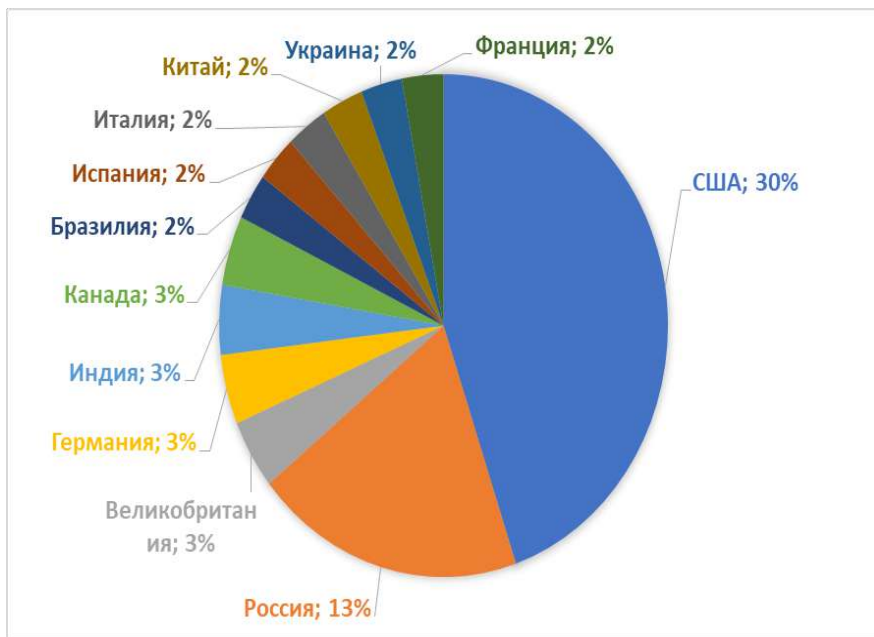


Рис. 3. Распределение обнаруженных в ДаркВебе утечек по Топ-12 странам за первое полугодие 2022 г.

При рассмотрении распределений по отраслям организаций утечек, обнаруженных в объявлениях в ДаркВебе, и утечек, суммарно зафиксированных ЭАЦ ГК ИнфоВотч, отметим, что во многом они хорошо коррелируют (рис. 1, 2 и 4).

К перманентно высокому уровню утечек конфиденциальной информации привела интенсификация компьютерных атак, с высокой долей их успешности, а также повышение значимости информации с возможностью ее использования как инструмента шантажа и экономического давления. В 2022 г. выросла доля утечек из информационных систем производственных и транспортных компаний мира и России. Ежедневная публикация объявлений о продаже баз данных в теневого сегменте сети интернет свидетельствует о неготовности служб защиты информации компаний противостоять внешним и внутренним нарушителям информационной безопасности.

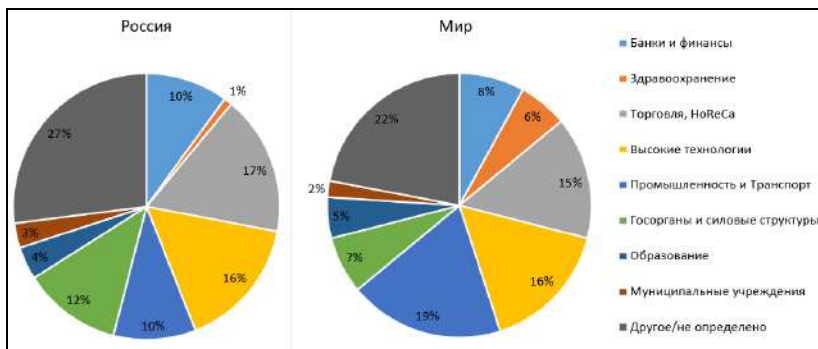


Рис. 4. Отраслевое распределение утечек информации в ДаркВебе в России и мире за первое полугодие 2022 г.

Усилия правоохранительных органов в области защиты конфиденциальной информации пока не дают ожидаемого эффекта, но на ситуацию в России может повлиять ввод оборотных штрафов. Минцифры России подготовило законопроект о введении оборотных штрафов за утечку персональных данных пользователей, они могут составить до 3% от оборота компании, в случае если организация не обеспечивает безопасность данных.

А что касается всего транспортного комплекса, практическое воплощение основного тренда Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года — ускоренной цифровизации и прорывных технологических решений — требует взвешенного подхода к вопросу квалифицированных кадров в выделенных трендовых направлениях [3].

Литература

1. Волков, Р. В. Ключевые области управления цифровой трансформацией транспортного предприятия / Р. В. Волков, Е. И. Данилина // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 2(42). — С. 183—195.
2. Малешина, Л. М. Транспортно-логистическая отрасль: основные вызовы и тенденции цифрового развития / Л. М. Малешина, И. И. Шатская // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 4(44). — С. 161—169.
3. Чеботарева, А. А. Цифровая трансформация государственного управления и экономики: тренды кадровой политики и образования / А. А. Чеботарева, Я. П. Романова // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 4(40). — С. 55—63.

Мальцев Виталий Анатольевич,
кандидат юридических наук, доцент, заведующий кафедрой
«Теория права, гражданское право и гражданский процесс»
Юридического института Российского университета транспорта
(МИИТ)

Современные проблемы правового регулирования перевозок космическим транспортом

Аннотация. В статье анализируются основные международные и внутринациональные акты, касающиеся космической деятельности. Раскрывается понятие и роль космического транспорта в современном освоении космоса. Определены виды космического транспорта. Указаны перспективы его развития и применения. Выявлены существующие проблемы в правовом регулировании космического транспорта в нашей стране и в зарубежных странах.

Ключевые слова: космическая деятельность; лицензирование; космический транспорт; космический аппарат; космические перевозки; космический туризм.

Vitaliy A. Malcev,
PhD in Law, Associate Professor, head of the Department
«Theory of Law, Civil Law and Civil Procedure» of the Law Institute
of Russian University of Transport (MIIT)

Modern problems of legal regulation of transportation by space transport

Abstract. The article analyzes the main international and domestic acts concerning space activities. The concept and role of space transport in modern space exploration is revealed. The types of space transport are defined. The prospects of its development and application are indicated. The existing problems in the legal regulation of space transport in our country and in foreign countries have been identified.

Keywords: space activity, licensing, space transport, spacecraft, space transportation, space tourism.

Уже более полувека наша страна является самым активным исследователем и пользователем космического пространства. Ежегодно на околоземную орбиту запускаются десятки спутников, совместно с российскими космонавтами представители многих стран проходят подготовку и участвуют в космических полетах, осуществляется исследование Луны и близлежащих планет. Вся эта деятельность базируется на международных и национальных принципах и нормах.

Российская Федерация является участником (как правопреемник СССР) всех основных универсальных международных конвенций, регламентирующих космическую деятельность. Это и Договор по космосу 1967 г., Соглашение о спасании космонавтов 1968 г., Конвенция о международной ответственности за ущерб, причиненный космическими объектами, 1972 г., Конвенция о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, 1974 г. Только в одном универсальном международном договоре наша страна не является участником — Соглашение о деятельности государств на Луне и других небесных телах 1979 г.

Важным документом также является межправительственное Соглашение относительно сотрудничества по международной космической станции гражданского назначения 1998 г., которое подписали более 10 государств. В указанном документе закреплены общие принципы деятельности государств при использовании международной космической станции, к которым относятся принцип сохранения юрисдикции в отношении тех членов экипажа, которые являются его гражданами, и в отношении элементов станции, которые он регистрирует. При этом участникам предоставляется право доступа к космической станции с использованием своих государственных и частных транспортных систем, если они совместимы с космической станцией. То есть уже предполагалась возможность участия частного космического транспорта по доставке космонавтов, оборудования и других средств на международную космическую станцию.

В нашей стране в соответствии с законодательством космическая деятельность относится к ведению Российской Федерации. Закон РФ от 20 августа 1993 г. № 5663-1 «О космической деятельности» определил ее цели и принципы, обязательность лицензирования, а также вопросы финансирования, сертификации, обеспечения безопасности и международного космического сотрудничества. Для осуществления

реализации государственной политики, оказания государственных услуг и координации в сфере космической деятельности была создана государственная корпорация «Роскосмос» (ст. 4 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 215-ФЗ «О Государственной корпорации по космической деятельности “Роскосмос”»). В ее полномочия входит разработка проектов федеральной космической программы и иных федеральных программ в области космической деятельности, а также организация работы по коммерческим космическим проектам и содействие их осуществлению. Корпорация представляет Российскую Федерацию в неправительственной организации «Международная астронавтическая федерация» (*International Astronautical Federation, IAF*).

Однако при наличии международных и внутринациональных актов, регламентирующих космическую деятельность, до настоящего времени эта сфера наиболее слабо урегулирована. Одной из причин является то, что если раньше космическая деятельность была исключительно видом государственной деятельности и ее правовое регулирование не требовало разработки каких-либо специальных нормативных актов, то сейчас в связи с происходящими изменениями государство вынуждено признать, что оно уже не является единственным участником деятельности в космосе. Все активнее включаются в нее частные компании, специализирующиеся на производстве и эксплуатации космических транспортных средств.

Следует признать, что само понятие «космический транспорт» или «космическое транспортное средство» отсутствует как в международных, так и в большинстве национальных актах. В Конвенции о регистрации объектов, запускаемых в космическое пространство, 1975 г. применяется термин «космический объект», который включает в себя составные части любого космического объекта, а также средство его доставки и его части. Однако в некоторых странах в современной технико-юридической литературе уже применяется термин «космический транспорт», которым обозначают космический аппарат, используемый для перевозки грузов и людей в космическое пространство или через него [1, p. 87—88].

В настоящее время в нашей стране начался процесс развития частной космонавтики. В этих целях осуществляется работа по совершенствованию законодательной базы и устранению многочисленных ад-

министративных барьеров в отношении космической деятельности частных компаний. Одним из первых направлений в этой работе стало принятие Положения о лицензировании космической деятельности (утверждено постановлением Правительства РФ от 18 марта 2020 г. № 298). В нем определено, что космическая деятельность осуществляется юридическими лицами на территории РФ и на иных территориях, над которыми Российская Федерация осуществляет юрисдикцию в соответствии с законодательством РФ и нормами международного права. Тем самым допускается деятельность в космосе и частных организаций, которые обязаны проходить лицензирование по следующим видам услуг:

- подготовка к пуску ракет космического назначения и выведению космических объектов на орбиту;
- пуск ракет космического назначения и выведению космических объектов на орбиту;
- услуги наземных центров по управлению полетами космических объектов, запущенных в космическое пространство;
- подготовка участников космического полета к космическому полету и др.

Также сейчас ведется разработка концепции дорожной карты для снятия отдельных законодательных и административных барьеров в целях доступа представителей малого и среднего предпринимательства к космической деятельности. Ее осуществляет рабочая группа в составе Национальной технической инициативы «Аэронет», являющаяся профессиональным сообществом разработчиков и эксплуатантов гражданских беспилотных авиационных и космических систем. Однако в самом начале своей работы рабочая группа столкнулась с рядом проблем, связанных с тем, что космическая деятельность отнесена к видам деятельности, имеющим стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства. В связи с этим в соответствии с законодательством действуют определенные ограничения в отношении частных иностранных корпораций, занимающихся спутниковыми системами, и отдельных сделок с ними, заключаемых российскими компаниями (ст. 7 Федерального закона от 29 апреля 2008 г. № 57-ФЗ «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства»).

В Положении о лицензировании космической деятельности устанавливается, что космические аппараты подразделяются на три основные группы: автоматические космические аппараты; пилотируемые космические аппараты; космические аппараты, предназначенные для посадки и перемещения по поверхности планет, их спутников и иных космических тел. По аналогии можно определить их так же, как виды космического транспорта.

Уже сейчас отечественные и зарубежные ученые ведут речь о перспективе индустриализации космоса, поиске и освоении внеземных энергетических ресурсов, пилотируемых полетах к дальним планетам, расширении научных космических исследований. Эта деятельность заметно активизировалась после того, как на Луне были обнаружены ценные ресурсы и частные компании приступили к разработке методов их добычи.

В реализации этих крупномасштабных программ важнейшая роль отводится космическому транспорту. К тому же расширение функций космического транспорта также происходит в связи с потребностью в обслуживании на орбите и возвращению на Землю дорогостоящих космических объектов, доставке и разворачиванию сложных крупногабаритных конструкций. В то же время значительно возросли объемы межорбитальных транспортных перевозок. Все это требует создания специального парка космических транспортных средств, в первую очередь нового поколения, не создающих угрозу безопасности нашей планеты и всему человечеству.

Очередной импульс в развитии космического транспорта дал космический туризм. Он представляет собой транспортный сегмент, основной целью которого является предоставление возможности путешествия за пределы атмосферы как в личных целях в качестве развлечения, так и в качестве исследовательских экспериментов. Законодательно такие полеты разрешены уже в ряде стран (США, Канаде, Японии). Например, Правительство США еще в декабре 2005 г. приняло Свод федеральных правил космического туризма, а также внесло поправки к ранее принятому Закону о коммерческих космических запусках. В 2010 г. законодательное собрание штата Нью-Мексико приняло Закон об информированном согласии на космический полет. Однако одной из проблем в указанных актах видится более низкий порог ответственности операторов космического транспорта, в соот-

ветствии с которым они не подпадают под действие ответственности в случае грубой небрежности или умышленного неправомерного поведения пассажира, в том числе вызвавшего его смерть. В Российской Федерации пока такого внимания космическим перевозкам законодатель не уделяет.

Несмотря на то что первый полет космического туриста был осуществлен более 20 лет назад, эта отрасль пока не находит своего активного применения, что является одновременно и определенным сдерживающим фактором в развитии космического транспорта. Связано это с несколькими причинами, во-первых, дорогостоящее путешествие (от 250 тыс. долл. США за три минуты на корабле компании «*Virgin Galactic*» до 120 млн долл. США за семь дней на корабле «Союз» компании «Роскосмос»), во-вторых, ограниченная программа полета (полет вокруг Земли, посещение Международной космической станции). В то же время определенные аспекты развития космического туризма видны в ближайшей перспективе. Так, в программах зарубежных частных компаний планируется создание «космических отелей» для научных исследований, а японский миллиардер Ю. Маэдзава объявил о наборе восьми космических туристов для полета на Луну, планируемого в 2023 г.

Однако одним из наиболее перспективных направлений в области космического транспорта является использование космических аппаратов для дальних перелетов, например, из Нью-Йорка в Сингапур или из Парижа в Мельбурн. Так, американская компания «*SpaceX*» планирует в ближайшие десять лет заменить выполняющие такие рейсы аэробусы космическими кораблями и сократить тем самым время в пути с 15 часов до 40 минут [<https://trends.rbc.ru/trends/industry> (дата обращения: 18 января 2023 г.)].

Таким образом, несмотря на то что космос является международной территорией и деятельность в нем подпадает под регулирование нормами международного публичного права, космический транспорт постепенно будет входить и в российскую внутринациональную транспортную систему. Однако многие вопросы, связанные с его функционированием, еще предстоит решать как на международном, так и национальном уровне. В связи с этим уже сейчас возникает необходимость разработки нормативных правовых актов для качественного и всеохватывающего правового регулирования с тем, что-

бы не оказалось «белых пятен» или неурегулированных вопросов в деятельности, в первую очередь, государственного и частного космического транспорта, а также планируемого совместного — государственно-частного космического транспорта.

Литература

1. Lance K. Erickson. Space Flight: History, Technology, and Operations. — Lanham, Md. [etc.] : Government inst., 2010.

Мамина Оксана Ивановна,

кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Правовое обеспечение государственного управления и экономики»
Юридического института Российского университета транспорта
(МИИТ)

Драйверы преобразования публичного управления в рамках реализации целей устойчивого развития транспорта в нормах национального законодательства

Аннотация. В статье исследованы теоретические и практические представления о правовом закреплении драйверов публичного управления в целях устойчивого развития транспорта и в условиях стратегического развития Российской Федерации. Предложено определение драйверов преобразования публичного управления в рамках реализации целей устойчивого развития транспорта, под которыми возможно понимать целевые установки и принципиальные позиции, сформулированные в нормативных правовых актах, подлежащие закреплению и реализации с целью обеспечения устойчивого развития транспорта в последующем в рамках функционирования механизма отраслевого публично-правового регулирования. С использованием формально-юридического и аналитического методов исследования определены некоторые положения правовых актов управления, отражающие в нормах национального права, включая акты стратегического планирования в сфере транспорта, национальные стандарты, а также рекомендации субъектов государственного управления, драйверы, необходимые для достижения целей устойчивого развития транспорта.

Ключевые слова: устойчивое развитие транспорта; публичное управление; правовое регулирование; драйверы публичного управления; стратегическое планирование.

Oksana I. Mamina,

PhD in Law, Associate Professor, Associate Professor of the Department
«Legal Support of Public Administration and Economics»
of the Law Institute of Russian University of Transport (MIIT)

**Public Administration Transformation Drivers as part
of the implementation of the goals of sustainable development
of transport in national law and other legal acts of state
administration**

Abstract. The article examines the theoretical and practical ideas about the legal consolidation of public administration drivers in the context of the strategic development of the Russian Federation for the sustainable development of transport. The concept of drivers for the transformation of public administration in the framework of the implementation of the goals of sustainable development of transport is formulated, by which it is possible to understand the targets and fundamental positions formulated in regulatory legal acts and other acts of public administration, to be consolidated and implemented in order to ensure sustainable development of transport in the future within the framework of the mechanism sectoral public law regulation. Using formal legal and analytical methods of research, some provisions of legal acts of management are determined, reflecting in the norms of national law, acts of strategic planning in the field of transport, national standards and recommendations of government entities, the drivers necessary to achieve the goals of sustainable development of transport.

Keywords: sustainable development of transport; public administration; legal regulation; public administration drivers; strategic planning.

В сентябре 2015 г. государства — члены ООН приняли Повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года (далее — Повестка). Она содержит ряд целей, направленных на ликвидацию нищеты, сохранение ресурсов планеты и обеспечение благополучия для всех. Повестка дня универсальна и касается всех стран, а устой-

чивое и всеохватное развитие может определяться не только в качестве самостоятельной цели, но и лучшим из имеющихся в распоряжении международного сообщества инструментом предупреждения возникновения самых разных проблем. Исследователями отмечается, что наиболее ценным в концепции устойчивого развития является то, что комплексная и единая модель использования ресурсов человечества должна удовлетворять жизненные потребности не только настоящего, но и будущих поколений [4].

В Повестке были заключены некоторые точки — драйверы преобразования публичного управления, которые в последующем закономерно должны быть отражены в нормах национального права [7]. При этом процессы последующей деятельности относительно обеспечения устойчивого развития будут реализовываться государствами добровольно, обеспечивая уважение пространства для стратегического маневра и приоритетов.

Драйверы публичного управления, закладывающие принципы его модернизации в отдельных отраслях, должны найти свое закрепление в национальном законодательстве и подзаконных актах государственного управления. Современное законодательство о построении системы устойчивого развития нашего общества и государства может основываться на положениях федерального законодательства о стратегическом планировании в нашей стране, стратегических документах, утвержденных главой государства, перечисляющих цели осуществления прорывного развития Российской Федерации, увеличения численности населения страны, повышения уровня жизни граждан, создания комфортных условий для их проживания, указывающих на взаимосвязь экологии, экономики и социума и др. [5]

Так, при определении набора показателей целей устойчивого развития в целом в Российской Федерации учтены задачи, определенные в Указах Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года», Основах государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года (утверждены Президентом РФ 30 апреля 2012 г.), стратегических документах Правительства РФ, а также национальных и федеральных проектах.

Цели и основные направления устойчивого (в том числе зеленого) развития Российской Федерации определяют ключевые направления государственной политики Российской Федерации по развитию инвестиционной деятельности [8] и привлечению внебюджетных средств в проекты, связанные с положительным воздействием на окружающую среду, развитие социальных отношений и иные направления устойчивого развития, определенные международными договорами РФ.

Основные направления устойчивого (в том числе зеленого) развития Российской Федерации сформулированы в распоряжении Правительства РФ от 14 июля 2021 г. № 1912-р «Цели и основные направления устойчивого (в том числе зеленого) развития Российской Федерации». К ним относятся обращение с отходами, энергетика, строительство, промышленность, транспорт и промышленная техника, водоснабжение и водоотведение, природные ландшафты, реки, водоемы и биоразнообразие, сельское хозяйство, устойчивая инфраструктура. Приоритетные цели, связанные с положительным воздействием на окружающую среду, включают в себя:

- сохранение, охрану или улучшение состояния окружающей среды;
- снижение выбросов и сбросов загрязняющих веществ и (или) предотвращение их влияния на окружающую среду;
- сокращение выбросов парниковых газов;
- энергосбережение и повышение эффективности использования ресурсов.

Необходимость обеспечения устойчивого развития транспорта также отражена в целом ряде целей и задач в области устойчивого развития в Повестке. Устойчивое развитие транспорта сопряжено в контексте данного документа с целями обеспечения продовольственной безопасности, здравоохранения, энергетики, экономического роста, инфраструктуры городов и населенных пунктов.

Роль транспорта в устойчивом развитии была впервые признана и закреплена и ранее — еще в 1992 г. в Повестке дня на XXI век. Впоследствии на 19-й специальной сессии Генеральной Ассамблеи ООН в 1997 г. было высказано предположение о том, что в течение следующих 20 лет транспорт станет основным фактором, обуславливающим повышение мирового спроса на энергоносители. На Всемир-

ной встрече на высшем уровне по устойчивому развитию в 2002 г. роль транспорта была вновь отмечена в итоговом документе — Йоханнесбургском плане выполнения решений, где было приведено множество опорных точек для устойчивого транспорта в контексте инфраструктуры, систем общественного транспорта, сетей доставки товаров, доступности, эффективности и удобства транспорта, а также повышения качества воздуха в городах, улучшения состояния здоровья людей и сокращения выбросов парниковых газов. Внимание мировой общественности к транспорту не ослабевает и в настоящее время вследствие единодушного признания крайне важного значения транспорта и мобильности для устойчивого развития. Экологически безопасный транспорт обеспечивает более высокий уровень интеграции экономики и при этом дает возможность сохранять окружающую среду, способствуя повышению уровня социальной справедливости, улучшению состояния здоровья людей, обеспечению устойчивости городов, налаживанию связей между городскими и сельскими районами и повышению производительности в сельских районах.

Устойчивое развитие применительно к транспортным системам требует развития и укрепления связей между защитой окружающей среды, экономической эффективностью и социальным прогрессом. Решением транспортных и экологических проблем крупнейших городов может стать последовательная реализация принципов устойчивой городской транспортной политики, увязывающей развитие и функционирование городских транспортных систем с градостроительным планированием, вопросами охраны окружающей среды и здоровья населения.

Фундаментом стратегического публичного управления служат национальные программы в области устойчивого развития, которые представляют собой совокупность мер и средств, применяемых государством, содействующих осуществлению важнейших целей государственной политики в сфере социально-экономического развития [3].

В Российской Федерации на национальном уровне публично-правового регулирования вопросу устойчивого развития транспорта уже уделяется серьезное внимание. В качестве драйверов здесь стоит понимать целевые установки и принципиальные позиции, сформулированные в нормативных правовых актах и иных актах государствен-

ного управления, подлежащие закреплению и реализации с целью обеспечения устойчивого развития транспорта в последующем в рамках функционирования механизма отраслевого публично-правового регулирования. Среди уже отраженных в нормах национального права и актах стратегического планирования в сфере транспорта драйверов можно назвать положения следующих нормативных правовых актов.

1. Правовое регулирование публичного управления в первую очередь осуществляется в соответствии с Конституцией РФ. Это основополагающий нормативный правовой акт, обладающий высшей юридической силой и устанавливающий системные принципы и концептуальные основы реализации публичного управления в России. В соответствии со ст. 71 Конституции РФ в ведении Российской Федерации находятся федеральные транспорт и пути сообщения.

2. В соответствии со ст. 9 Градостроительного кодекса Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ территориальное планирование направлено на определение в документах территориального планирования назначения территорий исходя из совокупности социальных, экономических, экологических и иных факторов в целях обеспечения устойчивого развития территорий, развития транспортной и социальной инфраструктур, обеспечения учета интересов граждан и их объединений, Российской Федерации, субъектов РФ, муниципальных образований. Целями комплексного развития территории, определенными законом, являются обеспечение сбалансированного и устойчивого развития поселений, городских округов путем повышения качества городской среды и сопутствующее этому создание необходимых условий для развития транспортной инфраструктуры, включая повышение ее территориальной доступности.

3. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р) установила для транспортной отрасли базовые цели и задачи. В Стратегии отмечается, что реализация принципа по снижению негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду в соответствии с принципами устойчивого развития потребует таких изменений в транспортной системе как повышение экологического класса подвижного состава, сокращение негативного воздействия транспорта на человека и

окружающую среду в агломерациях, мероприятия по борьбе с шумовым загрязнением от транспорта, реализация общесистемных мероприятий, направленных на повышение экологической эффективности транспортного комплекса.

Особое место среди целей Стратегии занимает цифровая трансформация, внедрение которой позволит, помимо прочего, вывести на новый уровень развитие высокоавтоматизированных и автономных беспилотных транспортных средств на всех видах транспорта [1]. Эффективное использование цифровых технологий будет способствовать экономическому и политическому развитию, и как следствие, существенному повышению уровня жизни [2], на что и направлены формулировки Повестки.

Несмотря на доминирующую в отношении устойчивого развития стратегию упора на общественный транспорт и немоторизованный транспорт, нельзя, на наш взгляд, отрицать, что потенциал для беспилотных транспортных средств также подчеркивает рациональное использование транспортных активов, в частности, в рамках экспериментальных правовых режимов [6].

4. Обеспечение устойчивого развития воздушного транспорта названо также в качестве одной из основных целей государственной политики в постановлении Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 303 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Развитие авиационной промышленности”». Планируется, в частности, что обеспечение устойчивого развития воздушного транспорта будет решено за счет достижения цели по удовлетворению потребностей внутрироссийских перевозок за счет авиационной техники российского производства с достижением к 2030 г. долей самолетов и вертолетов российского производства в парке крупнейших российских авиаперевозчиков не менее 50% и 90% соответственно.

5. Обеспечению комплексной безопасности и устойчивости функционирования морских портов, включая повышение безопасности мореплавания, а также снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду уделено внимание в Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28 сентября 2012 г.). Документом определено, что для повышения комплексной безопасности и устойчивого развития и функционирования транспортной системы

необходимо обеспечить надежность и безопасность функционирования морского транспорта: достичь современных мировых стандартов в области обеспечения безопасности инфраструктуры в портах и безопасности мореплавания, повысить эффективность противодействия террористическим атакам, сформировать систему охраны и антитеррористической защищенности, обеспечить защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, обеспечить безопасность функционирования морской портовой инфраструктуры при воздействиях техногенного и природного характера.

6. Распоряжением Правительства РФ от 19 мая 2014 г. № 857-р была утверждена Концепция развития пригородных пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, целью которой является определение ключевых принципов организации, регулирования и финансирования деятельности комплекса пригородных пассажирских перевозок, позволяющих обеспечить потребности населения в качественном пригородном сообщении и создать условия для устойчивого развития этого сегмента отрасли железнодорожного транспорта.

7. В Методических рекомендациях по организации процесса транспортного планирования в сельской местности (утверждены распоряжением Минтранса России от 28 июня 2022 г. № АК-167-р) определены такие принципы устойчивого развития транспортной системы, как:

- минимизация ущерба, связанного с развитием транспортной инфраструктуры, на ландшафт и биоразнообразие;

- сокращение выбросов загрязняющих веществ от транспорта и объектов транспортной инфраструктуры;

- сохранение существующих территорий с низким уровнем шума при планировании строительства новых объектов транспортной инфраструктуры;

- развитие использования альтернативных топлив и источников энергии;

- расширение транспортной связуемости сельских населенных пунктов путем упрощения перевозок, оптимизации маршрутных сетей, приоритизации транспорта общего пользования;

- развитие в сельской местности инфраструктуры средств индивидуальной мобильности;

— обеспечение доступности транспорта общего пользования для всех групп населения, включая маломобильных групп.

8. В ГОСТ Р 70049-2022 «Оценка соответствия. Требования устойчивого развития к объектам инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта» (утвержден приказом Росстандарта от 29 марта 2022 г. № 165-ст) определены требования, достижение которых позволяет подтверждать выполнение экологических, социальных и экономических показателей и оценивать степень соответствия им объектов инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта.

Таким образом, из анализа содержания норм и положений приведенных выше правовых актов управления, в том числе — актов стратегического планирования, приведенный здесь перечень которых, впрочем, не является исчерпывающим, следует сделать вывод о том, что драйверы преобразования публичного управления заложены в качестве целей, задач и принципов правового регулирования в рамках реализации целей устойчивого развития практически всех видов транспорта. Реализация данных задач и формулируемых в последующем в актах стратегического планирования целей должна, таким образом, позволить достичь в свою очередь целей и показателей устойчивого развития, отраженных в мировой Повестке дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

Литература

1. Актуальные проблемы правового регулирования отношений, возникающих в связи с использованием высокоавтоматизированных автомобилей / А. И. Землин [и др.]. — Москва : КноРус, 2022.
2. Благодир, А. Л. Лизинг беспилотных транспортных средств: правовое регулирование и практика / А. Л. Благодир, И. Е. Михеева // Право и экономика. — 2022. — № 12. — С. 47—55.
3. Еремина, И. А. Направления трансформации системы публичного управления в условиях цифровизации // Образование и наука без границ: фундаментальные и прикладные исследования. — 2022. — № 16. — С. 68—74.
4. Кашкин, С. Ю. Основные принципы правового регулирования устойчивого развития // Юрист. — 2022. — № 9. — С. 10—18.

5. Комарова, В. В. Теоретические основы устойчивого развития в работах О. Е. Кутафина // Конституционное и муниципальное право. — 2022. — № 7. — С. 4—8.
6. Мамина, О. И. Экспериментальные правовые режимы в сфере цифровых инноваций и механизм специального регулирования: новые понятия российского законодательства // Искусственный интеллект и тренды цифровизации: техногенный прорыв как вызов праву: Материалы Третьего Международного транспортно-правового форума, Москва, 10—11 февраля 2021 г. — Москва : Российский университет транспорта, 2021.
7. Шукина, Т. В. Классификация драйверов современного публичного управления // Вопросы экономики и права. — 2018. — № 122. — С. 7—10.
8. Правкин, С. А. Правовые основы реализации проектов по инвестированию в железнодорожную структуру / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 4(32). — С. 134—139.

Al-Badawi Habib Hasan,

Assistant Professor, Lebanese University, Beirut, Lebanon

Cybersecurity Challenges in the Transportation Industry

Abstract. According to the World Economic Forum, cyberattacks, weapons of mass destruction, and climate change are the three most serious global threats. Attacks will cost \$ 10.5 trillion by 2025, up from \$ 3 trillion in 2015 [8]. For example, in recent years, the largest oil pipelines in the United States have been subjected to cyberattacks [10], and centrifuges in Iran's nuclear reactors have been sabotaged [9]. Cyberattacks have become a tool for exercising global influence and international competition to disrupt vital sites for countries because of the information revolution. In response to the increasing dependence on computers in every aspect of life, nations worldwide have been forced to enhance their cyber-offensive capabilities. As a result, they have strengthened their electronic defenses against them, thus strengthening their defensive immunity against them.

Keywords: cyberattack; cybersecurity; transportation sector; cybersecurity regulations in transportation.

Проблемы кибербезопасности в транспортной отрасли

Аннотация. По данным Всемирного экономического форума, кибератаки, оружие массового уничтожения и изменение климата являются тремя наиболее серьезными глобальными угрозами. Ущерб от кибератак оценивается в 10,5 трлн долларов к 2025 году по сравнению с 3 трлн долларов в 2015 году [8]. Например, в последние годы кибератакам подвергались крупнейшие нефтепроводы США [10], ядерные реакторы Ирана [9]. Кибератаки стали инструментом глобального влияния и международной конкуренции для нарушения работы жизненно важных сайтов стран из-за информационных войн. В ответ на растущую зависимость от цифровизации во всех аспектах жизни во всем мире стран вынуждены усиливать свои кибернаступательные возможности. В результате они уделяют большое внимание вопросу цифрового суверенитета.

Ключевые слова: кибератака; кибербезопасность; транспортный сектор; правила кибербезопасности на транспорте.

1. Cybersecurity models for the transportation sector

In 2003, the Pentagon accused China for the first time of being responsible for a series of cyberattacks on government computer systems centered on key Défense Department contractors [1]. These attackers were able to obtain sensitive information that threatened national security [7].

In the Middle East, in 2012, about 30,000 Saudi Aramco computers were disrupted due to a cyberattack by the Shamoon virus [6]. Moreover, in 2016, services were disrupted at some Saudi government agencies. This was in addition to disabling the websites of the Ministries of Labor, Communications, and Information Technology, the Ministry of Defense, and the Ministry of the Interior. These Saudi governmental websites contain internal traffic systems [2].

Colonial Pipeline, the largest U.S. pipeline operator, shut down its entire network after a ransomware-induced cyberattack [11].

In Germany, Oil Tanking Deutschland GmbH & Co. KG, which stores and transports oil, faced an unprecedented cyberattack that cut off gasoline supplies in the country's north [12]. The next day, vital facilities in Belgium and the Netherlands were similarly attacked after their oil facilities in ports were hit by a cyberattack [13]. Belgian companies C-Invest and Evos

reported cyberattacks that crippled information systems and hampered the operation of ports.

In the Russian Federation, many studies indicate that cyberattacks have become the most effective tools of American aggression. This is what Russian Deputy Foreign Minister Oleg Syromolotov said in an interview with the Novosti News Agency. Most of the cyberattacks on Russia in 2020 were conducted from addresses registered in Western countries, and it was revealed that these attacks targeted facilities and sites related to vaccine design, government departments, financial sector institutions, military-industrial complex institutions, scientific and educational facilities and institutions, health care centers, and public transport institutions [15].

2. Global threats to cybersecurity

Cyberattacks have increased significantly recently, and there are estimates that a cyberattack occurs every 39 seconds [14]. This can be explained by considering the following factors and considerations:

a) Cyberattacks are low-cost when compared to other sources of power. Studies indicate that hacking tools have become less expensive and more accessible. This allows those who resort to them, whether countries, institutions, or individuals, to inflict severe damage for a small percentage of the previous cost. In total, these attacks cost only 4% of the price of a military vessel. Therefore, there is some indication that an entire cyberwar can be financed via the Internet at the expense of one tank.

b) The destructive impact of cyberattacks is wide-ranging. Cyberattacks are often devastating and may lead to complete paralysis of the infrastructure of countries in areas and sectors that are related to human life. This is especially evident in the fields of public health, electricity networks, water, communications, and transportation. A state that conducts a cyberattack on one of these sectors is enough to end life.

c) The difficulty of knowing who is behind cyberattacks This critical issue is difficult to detect. This makes it difficult to know who is behind it. This is evidenced by the fact that the investigation processes for these attacks take months and often end without identifying who carried them out. This is because these attacks are part of the covert wars that turn into electronic systems and precede military action.

d) The frequency at which harmful targets are implemented. Cyberattacks take only a brief time to implement their objectives, compared to conventional warfare, which takes years to resolve. More than seventy-

four countries worldwide were exposed to the virus in May 2017. These countries were hit by severe, simultaneous cyberattacks that hit major countries such as China and Russia. According to some experts, these attacks are dangerous and terrifying because they can potentially disrupt life in many countries around the world. In addition, they can happen in record time.

3. The dangers of cyberattacks on security, the international economy, and transportation routes.

There is no doubt that the increasing resort to cyberattacks in all their manifestations poses a clear threat to international security, stability, and the economy, given the following:

a) It threatens global economic stability, mainly if it targets international financial institutions, such as global central banks. As a result of the interdependence between banks and financial institutions, the exposure of any of them to a cyberattack can affect entire banking and commercial networks. This can lead to a state of economic chaos and the collapse of stock exchanges and stock markets. This results in countries' significant loss of income and distrust of the security system. It is especially critical when these attacks cause individuals to either cancel their accounts or recover their funds [16].

b) Cyberattacks escalate trade and economic wars, especially since they penetrate the information systems of countries and obtain some secrets and sensitive financial information [3].

c) Targeting the digital infrastructure of countries and their sensitive sectors and taking over their military, political, and industrial secrets are some of the most common ways to undermine national security in what is considered a type of explicit espionage, which can then be used to pressure the state and bargain with it to adopt specific positions on many issues and positions [4].

d) Many countries adopt cyberattacks as practical tools in modern wars. Electronics are primarily used to launch attacks on enemy computers or even target civilian life and the information infrastructure in these wars. Security and strategic experts point out that countries with advanced technological infrastructure have a better chance of achieving broad electronic dominance if they enter a war. In a conflict of interest with any other country, instead of resorting to traditional military tools, pressing the keyboard can destroy the information infrastructure in the targeted country [5]. The

result may have destructive effects beyond those obtained when military force is used.

For example, a cyberattack can be launched to close vital sites, paralyze command and control and communication systems, or cut communication networks between central units and commands. This can be done by disabling air defense systems, derailing missiles, controlling air and sea navigation lines, or penetrating the banking system and harming the business and financial markets.

4. *The substance of cybersecurity regulations in transportation (Lebanon are a model).*

Being a part of developing countries, the major elements to be discussed are:

1. Creation of storage and distribution systems and logistics infrastructure.

2. Developing a system of transport and communication in accordance with international standards and taking into account the need for security.

3. Development of a comprehensive and integrated transportation system that takes into account the safety and protection of the environment, as well as the protection of public health.

4. Emphasizing the importance of promoting transportation through changes that promote universal mobility.

5. Encouraging investment in the construction of roads and railways according to the BOT system and providing guarantees that encourage investors.

6. Encourage the participation of the private sector in the development of the transport sector.

7. Establish a sustainable transport system that considers the protection of the environment from pollution and other adverse effects. Secure the national defense and disaster management requirements within a comprehensive national transportation plan.

8. Establishing highly qualified regulatory bodies to develop a comprehensive national transport plan and link it to the Arab and international transport systems.

9. Establishment and modernization of the traffic control system and developing the traffic control infrastructure with the latest technologies.

10. Establishment of a cybersecurity system to protect the transportation system from cyberattacks, as well as establishing a security management system for the transportation system.

11. Establishment of a digital and wireless system to provide services in the field of traffic and transportation, as well as any related services.

12. Establishment of a well-developed railway network for shared transport (people and goods) linking the various major cities and the capital

13. Establishment of an electronic system for the management of transportation and communication systems, as well as the application of security and safety measures.

14. Execution of some plans for bridge and tunnel construction in the capital and congested areas.

15. Freeing sidewalks and pedestrian crossings from obstacles and controlling the parking of violating vehicles.

16. Implement the plans held by the Ministry of Public Works and Transport by securing the funds required for this purpose.

17. Improving transportation efficiency, reducing monopolies, avoiding resource waste, promoting competition and reducing trust

18. Increasing public awareness about traffic safety and the importance of abiding by the laws.

19. Installation of speed control cameras and the implementation of a speed reduction system at the entrances and exits of cities and towns.

20. Organizing public transport, passenger safety and the provision of the necessary means of transport

21. Promotion of public transport, particularly in the capital and other major cities, by providing incentives for public transport users and raising the standards of public transport

22. Provide technical and scientific support to the Ministry of Transport and other bodies in the field of transport.

23. Provide the required financial and technical support to the Ministry of Transport in order to carry out the necessary studies and research in the field of transport.

24. Providing the required number of traffic detachments as well as training and equipping them with the necessary skills for law enforcement

25. Removing encroachments on public property, particularly those adjacent to highways and main roads, and completing the necessary plans

26. Strict enforcement of the provisions of the Traffic Act and activation of the work of the municipal police.

Concluding remarks. The transportation sector manages recovery efforts while contending with a lack of trained workers and elevated market demands and expectations. The Info-Tech Studies Group's Transportation Technology Trends 2022 Report examines research on innovative technology and cybersecurity trends in the transportation industry.

The aim is to discuss how technological advancements affect transportation businesses' operations and efficiencies.

In the future, information technology (IT) executives and leaders in the transportation sector should pay close attention to the following reduction objectives:

a) Implementing intelligent automation: The challenge of a driver shortage in the transportation industry can be solved by automation. However, automation is a double-edged sword, and as the number of edge devices grows, so does the possibility of a more extensive cyberattack.

b) Applying analytics to aid decision-making: IT leaders can use analytics to create a data strategy that aligns with growth and business objectives. Without adequate data governance and architecture, trained data analytics personnel, or both, organizations run the risk of having low-quality data, which can prevent them from taking advantage of potential opportunities to increase revenue.

c) Heightening priority on cybersecurity: Cyberattacks on critical infrastructure pose a severe threat to the entire world, with the transportation sector one of the most lucrative targets for ransomware attacks.

The transportation sector's rapid digitalization and deployment of new or more endpoint devices have created new points of entry for hackers. Organizations may reduce cyber threats, maintain compliance with industry and governmental standards, and lessen the financial effect of a breach by implementing the most effective security best practices and technological solutions.

IT leaders must have adequate risk management programs, security maturity evaluations, and a plan for organizing ransomware assaults as part of their preparations. The transportation sector's rapid digitalization, with the introduction of additional or more terminal devices, has created new entry points for cyberattacks.

The international community may reduce cyber threats, maintain compliance with industry and governmental standards, and minimize the economic effect of a breach by implementing the most updated security best practices and technological solutions. IT leaders must have solid risk management programs, security maturity assessments, and roadmap planning beforehand.

These measures will enhance the security posture of their nations in transporting passengers and goods.

In conclusion, the transportation sector must prioritize implementing intelligent automation, applying analytics to aid decision-making, and increasing priority on cybersecurity to remain competitive and manage recovery efforts in the future. With the increased risk of cyberattacks, IT leaders should ensure that their organizations have adequate risk management programs. This translates into security maturity evaluations, and having a plan for responding to ransomware attacks in place. This will enable the transportation sector to manage recovery efforts, reduce cyber threats, maintain compliance with industry and governmental standards, and reduce the financial impact of a breach.

Literature

1. Ball, Desmond. "China's Cyber Warfare Capabilities." *Security Challenges* 7, no. 2 (2011): 81—103 // <http://www.jstor.org/stable/26461991>.
2. Christopher Bronk & Eneken Tikk-Ringas (2013) *The Cyber Attack on Saudi Aramco*, *Survival*, 55:2, 81-96.
3. Niekerk, B van, and T Ramluckan. "Economic Information Warfare: Feasibility and Legal Considerations for Cyber-Operations Targeting Commodity Value Chains." // *Journal of Information Warfare* 18, no. 2 (2019): 31—48 // <https://www.jstor.org/stable/26894669>.
4. Atrews, RA. "Cyberwarfare: Threats, Security, Attacks, and Impact." *Journal of Information Warfare* 19, no. 4 (2020): 17—28 // <https://www.jstor.org/stable/27033642>.
5. Buchan, Russell. "Cyber Attacks: Unlawful Uses of Force or Prohibited Interventions?" // *Journal of Conflict and Security Law* 17, no. 2 (2012): 211—27 // <http://www.jstor.org/stable/26296227>.
6. Editorial, R. (2012, December 9). Saudi Arabia says cyber-attack aimed to disrupt oil, gas flow. *Reuters* // <https://www.reuters.com/article/saudi-attack-idUSL5E8N91UE20121209>

7. Jeff Jones. (2020, May). Confronting China's efforts to steal defense information. Belfer Center for Science and International Affairs // <https://www.belfercenter.org/publication/confronting-chinas-efforts-steal-defense-information>
8. Steve Morgan. (2020, November 13). Cybercrime to cost the world \$10.5 trillion annually by 2025. Cybercrime Magazine // <https://cybersecurityventures.com/hackerpocalypse-cybercrime-report-2016/>
9. Ronen Bergman, Rick Gladstone, Farnaz Fassihi. (2021, April 11). Blackout Hits Iran Nuclear Site in What Appears to Be Israeli Sabotage. The New York Times // <https://www.nytimes.com/2021/04/11/world/middleeast/iran-nuclear-natanz.html>
10. David E. Sanger, Clifford Krauss, Nicole Perloth. (2021, May 8). Cyberattack Forces a Shutdown of a Top U.S. Pipeline. The New York Times // <https://www.nytimes.com/2021/05/08/us/politics/cyberattack-colonial-pipeline.html>
11. Ellen Nakashima, Yeganeh Torbati and Will Englund. (2021, May 8). Ransomware attack leads to shutdown of major U.S. pipeline system. The Washington Post // <https://www.washingtonpost.com/business/2021/05/08/cyber-attack-colonial-pipeline/>
12. Joe Tidy. (2022, February 1). Cyber-attack strikes German fuel supplies. BBC News // <https://www.bbc.com/news/technology-60215252>
13. Prajeet Nair. (2022, February 5). Cyberattack cripples European oil Port terminals. Bank information security news, training, education — BankInfoSecurity. <https://www.bankinfosecurity.com/cyberattack-cripples-european-oil-port-terminals-a-18465>
14. Matias Madou. (2022, November 7). Cybersecurity: A global priority and career opportunity. University of North Georgia // <https://ung.edu/continuing-education/news-and-media/cybersecurity.php>
15. Xinhua. (2022, December 29). Facts about Russia-Ukraine conflict: Russian deputy FM says west uses Ukraine to launch cyberwar. People's Daily // <https://en.people.cn/n3/2022/1229/c90000-10189727.html>
16. Smolanoff, J. (2023, January 16). Cyber in 2023: Geopolitical and economic risks. Kroll // <https://www.kroll.com/en/insights/publications/cyber/2023-geopolitical-and-economic-risks-davos>

Edward Nashed Nashaat,
Assistant Professor, El-Obour High Institute of Management
and Informatics, Cairo, Egypt

Investment incentives for investors in the transport sector (the Egyptian experience)

Abstract. The transport sector is considered one of the most important vital service sectors, which are closely and directly linked to all other sectors in the country. Transport networks are the main nerve on which economic and social development programs are based, as the economies of countries and their growth rates are greatly affected by the efficiency of land and sea transport networks and means. And the river. The means of transportation have diversified and developed in Egypt, and there is a plan in place to make the means of transportation compatible with international standards in preserving the environment and reducing heat emissions in line with the goals and recommendations of the COP27 climate change conference. Egypt is interested in raising the efficiency of the transport sector through the implementation of strategies involving all concerned parties, including companies, service and government institutions, in order to provide the best possible service.

Keywords: transportation sector; investment; investor; investment incentives.

Инвестиционные стимулы для инвесторов в транспортном секторе (египетский опыт)

Аннотация. Транспортный сектор считается одним из наиболее важных секторов экономики, который тесно и напрямую связан со всеми другими. Транспортные сети являются основой, на которой базируются программы экономического и социального развития, поскольку на экономику стран и темпы ее роста большое влияние оказывает эффективность наземных и морских и речных транспортных сетей и средств. Транспортные средства в Египте диверсифицируются и развиваются, существует план по приведению транспортных средств в соответствие с международными стандартами в области охраны окружающей среды и сокращения выбросов тепла в соответствии с целями

и рекомендациями конференции COP27 по изменению климата. Египет заинтересован в повышении эффективности транспортного сектора за счет реализации стратегий с участием всех заинтересованных сторон, включая компании, службы и государственные учреждения.

Ключевые слова: транспортный сектор; инвестиции; инвестор; инвестиционные стимулы.

First: Income Tax Law

The General Tax Authority is interested in establishing administrative units for the investment sector in order to be of interest to the investor financier and we treat him from a single window to reduce the functional, administrative and financial burdens on the financier. The formation of this unit comes to facilitate the completion of the services for the investors and to provide them with the required efficiency.

The Authority was keen to provide the necessary technical support to financiers and investors to join the electronic receipt system, by holding workshops to provide technical support to the financiers of the fourth stage (the first sub-stage) of the electronic receipt system, in order to introduce the system and explain how to integrate with it and answer all their inquiries about the system, and that The organization of these workshops with the aim of assisting in the correct application of the system, providing information on the controls and provisions for issuing electronic tax receipts as required by law, and providing the necessary technical support for taxpayers to issue tax receipts electronically on the actual operating environment starting from the date of commitment to the system(<https://eta.gov.eg/ar/home>).

It is necessary to clarify that the «tax rate» means the percentage that is deducted from the tax base. This price may be relative, in the sense that the tax is imposed at one price, regardless of other factors, such as the change in the value of the base on which the tax is imposed. This price may be gradual, that is, the price increases with the increase in the base. There is a gradation in the tax rate between 0% — up to 25%. taxes are needful to ensure sustainable governance but these taxes ought to be equitably charged to all actors within the economy [1].

Second: Companies Law

Companies are expanding in the transportation sector through participatory transportation to reduce the burdens on the competent departments, —

Help companies embrace digitalization, and advance the decarbonization and energy transition agendas, while ensuring preparedness and resilience. Monitor trends in industry structures and services to ensure level playing fields. Ensure that the industry continues to generate value and expand its footprint without undermining smaller players, including shippers in developing countries [2].

The phenomenon of participatory transportation has witnessed a widespread spread during the past few years, and the pioneering companies in this sector are now valued at hundreds of billions of dollars. Among the factors that contributed to the spread of this sector is the great expansion of cities and the decline in interest of some in owning cars due to congestion. The largest companies in this sector globally are Uber, the Chinese Didi, the American Lyft, and the Malaysian company Grab, and these are the beginnings of investment in the transportation sectors

It is worth noting that 4 companies in the transport and freight services sector are currently trading on the Egyptian Stock Exchange, which are the Egyptian Transport Services, EGYTRANS, Alexandria Container and Goods Handling, the Canal Shipping Agencies and the United Arab Shipping and Distribution (<https://www.msmeda.org.eg/>).

Dividends resulting from the activity of the one-person company are not subject to tax, which is a company that was born sound according to Egyptian law and became defective because it lost one of the conditions for its incorporation.

Third: Small and Medium Enterprises Law

Small projects [<https://www.msmeda.org.eg/>] occupied many discussions in most countries of the world, so some threatened them that they depend on the capital and the number of workers, and some cared about the capital only. companies

According to the latest legislation, the concept of a small project is as follows:

- Less than one million pounds micro-project;
- From one million pounds to less than 50 million pounds, a small project;
- From 50 to less than 200 million pounds, a medium project;
- More than 200 million pounds is a large project;
- Note: (Value in Egyptian pounds) 1\$ = 30 Egyptian pounds.

Fourth: Investment Law No. 17 of 2017, which is

Among the most important laws that grant privileges to the investor, especially in the transport sector, D. The comprehensive plan statutes require local governments to follow a number of administrative procedures including procedures regarding: establishing and adopting procedures for public participation, requirements for plan distribution, plan adoption, and required public hearings [3] are:

- Granting investment projects that practice an industrial activity an incentive of not less than 15% and not exceeding 55% of the value of the tax paid with the tax declaration.
- Not nationalizing investment projects / and not canceling licenses except after warning him / and there are general incentives in the investment law
- And special incentives determined by 50% of the investment costs in the geographical areas most in need & 30% in the rest of the republic
- Additional incentives granted by the Council of Ministers «discretionary power«

Fifth: Law No. 3 of 2022

It decided a set of incentives for investors, especially in the transport sector, including:

1. Tax refund for goods and services subject to the exempted schedule that are exported abroad.
2. Adoption of some provisions to subject electronic commerce transactions.
3. Suspending the payment of the tax on machinery imported from abroad to be used in industrial production for a period of one year from the date of its release and dropping it immediately after production.
4. Exempting the services of the Suez Canal Authority for transit ships, including the transit fee
5. Reducing the tax rate on advertising services and exempting them from stamp duty.
6. Not charging the goods and services received for the economic zones projects of a special nature with the value-added tax
7. Exempting civil aircraft, their engines, parts, components, spare parts and equipment necessary for their uses from tax
8. Facilitating the tax refund for foreigners leaving the country for any purchases, starting from 1500 pounds, to activate marketing tourism to Egypt and urging them to acquire Egyptian products.

9. Refund of the previously paid tax on buses and passenger cars if their use is the activity licensed for the facility during procedures and within a specific period.

10. Non-tourist water transport for people and air transport for people according to the rules contained in the agreement on trade in civil aircraft according to Presidential Decree No. 414 of 1983

Sixth: Law No. (153)

For the year 2022 of waiving delay fees and additional tax [<http://www.mti.gov.eg/Arabic/Pages/default.aspx>].

It allows the financier to benefit from exceeding 65% of the delay fee and the additional tax stipulated (as stipulated in the Stamp Tax Law, the State Financial Resources Development Fee Law, the Income Tax Law, the General Sales Tax Law, and the Value Added Tax Law), provided that The remaining 35%, which has not been exceeded, shall be paid within a period not exceeding March 1, 2023, in the event that the original tax debt or due fee is paid.

Literature

1. Ahmed Ibrahim Anyass, Prince Dacosta Anaman: Taxation within the Transport Sector: A Ride-hailer and Sharing Economy Perspective, Account and Financial Management Journal, 2021.
2. United nations conference on trade and development: review of maritime transport, 2022.
3. Cletus Coughlin and others: Transportation Investment and Economic Development, Wisconsin Department of Transportation-Bureau of Planning-Economic Planning and Development Section, 2008.

Аль Али Насер Абдель Рахим,

кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Морское право и международное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Применимое право в договоре международной морской перевозки грузов

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы, возникающие при определении применимого права, основные подходы к определению

нию выбора применимого права к договору международной морской перевозки грузов с участием иностранного элемента, содержащиеся в международных актах, в российских и зарубежных коллизионных нормах, а также в правоприменительной практике и доктрине. Автор приходит к выводу о необходимости унификации норм, относящихся к данному договору, в едином международно-правовом акте с целью способствовать решению проблем применимого права и правового регулирования договора международной морской перевозки в целом.

Ключевые слова: частноправовые отношения; иностранный элемент; коносамент; чартер; арбитражная оговорка; морская перевозка.

Al Ali Naser Abdel Raheem,

PhD in Law, Associate Professor of the Department «Maritime Law and International Law» of the Law Institute of Russian University of Transport (MIIT)

The governing law of contract for the international carriage of goods by sea

Abstract. The article discusses the problems that arise in determining the applicable law, the main approaches to determining the choice of applicable law to the contract for the international carriage of goods by sea with the participation of a foreign element, contained in international acts, in Russian and foreign conflict of laws rules, as well as in law enforcement practice and doctrine. The author concludes that it is necessary to unify the rules relating to this contract in a single international legal act in order to contribute to solving the problems of applicable law and legal regulation of the contract of international maritime transport as a whole.

Keywords: private law relations, foreign element, bill of lading, charter, arbitration clause, sea transportation.

Введение. Развитие морского судоходства и увеличение международных морских перевозок между субъектами внешнеэкономической деятельности стали одним из определяющих факторов в формировании и развитии договора международной морской перевозки с участием иностранного элемента.

Актуальность данной темы заключается в исследовании вопросов, связанных с определением применимого права в договоре международной морской перевозки грузов, а именно арбитражной оговорки в коносаменте и чартере.

Целью данной статьи является комплексное исследование проблематики применимого права в договоре международной морской перевозки грузов.

Материалы и методы. Для исследования использовались работы российских и зарубежных авторов, таких как: Аксенов А. Г., С. В. Алешина, Н. А. Бутакова, И. В. Гетьман-Павлова, А. С. Касаткина, К. А. Малюков, Н. Г. Маркалова, Д. А. Оселедец, А. Р. Пурге, Д. П. Стригунова, Н. Е. Чарцева, Jonatan Echebarria Fernández, Dr. Melis Özdel, Anthony Menzies и др., а нормативную базу исследования составили международные конвенции и соглашения, а также отечественное и зарубежное законодательство в области регулирования применимого права в договоре международной морской перевозки грузов.

Методологическую основу исследования составили методы анализа, сравнительно-правовой и метод толкования.

Особенности правового регулирования договора международной морской перевозки. Правовое регулирование института морских перевозок грузов характеризуется сложностью, наличием огромного количества коллизий между национальными и международными правовыми нормами. На сегодняшний день правовое регулирование международных морских перевозок грузов основывается на четырех документах: Гаагских правилах 1924 г., Гаагско-Висбийских правилах 1968 г., Гамбургских правилах 1978 г. и Роттердамских правилах 2008 г. Однако вопрос о применимом праве регулируется не во всех этих источниках, а лишь в Гамбургских правилах 1978 г. Статья 21 Правил определяет применимое право на основе коллизионных норм, закрепленных в этой статье. В ст. 22 Гамбургских правил содержится положение об арбитражном разбирательстве. Данная статья предусматривает возможность передачи спора на рассмотрение в арбитраж при наличии арбитражного соглашения между сторонами (п. 1 ст. 22). В п. 3 данной статьи говорится об арбитражном разбирательстве по выбору истца, которое может проводиться в одном из следующих мест: в государстве, на территории которого находится основное

коммерческое предприятие ответчика или, при отсутствии такового, постоянном месте жительства ответчика; месте заключения договора перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор; порт погрузки или порт разгрузки; любое место, указанное с этой целью в арбитражном соглашении.

Арбитр или арбитражный суд обязаны применять Гамбургские правила (п. 4 ст. 22). Оба упомянутых пункта ст. 22 считаются составной частью любого арбитражного соглашения. Несовместимость арбитражного соглашения с этими положениями, выраженная в наличии условий, противоречащих нормам п. 3 и 4 ст. 22, превращает эти условия в ничтожные (п. 5 ст. 22) [Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г.].

Международная морская перевозка осуществляется по коносаменту и по чартеру. Заключение договора международной морской перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или чартера).

В европейских странах вопрос о применимом праве к договорным обязательствам регулируется Римской конвенцией о праве, применимом к договорным обязательствам, 1980 г. Конвенция применяется ко всем договорам, включая договоры перевозки, чартера любого характера, договора фрахтования, необоротным документам, например, накладным и др. Однако в Конвенции содержатся исключения, что она не применяется к «обязательствам, возникающим из векселей, чеков, долговых обязательств и иных оборотных документов, в случае, если обязательства по таким иным оборотным документам возникают из их оборотного характера и арбитражным соглашениям и соглашениям о выборе суда» (п. 2 ст. 2). Сразу возникает два вопроса. Во-первых, является ли вообще коносамент оборотным документом; и, во-вторых, если да, то «вытекает ли данное обязательство из его оборотного характера»? Если считать, что коносамент является оборотным документом, тогда Конвенция не будет применяться к нему [URL: <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/briefings/2010/the-governing-law-of-contracts-for-the-carriage-of-goods-by-sea-a-commentary/> (дата обращения: 8 марта 2023 г.)].

В официальном отчете Джулиано и Лагард по Конвенции четко указано, что первый вопрос должен решаться в соответствии с нацио-

нальным законодательством страны (включая его нормы коллизионного права). К сожалению, вопрос о том, является ли коносамент оборотным документом, в соответствии с английским законодательством, не совсем ясен, и на протяжении многих лет он был предметом серьезных академических дебатов.

Каковы нормы Конвенции для установления применимого права к договору морской перевозки грузов?

Статья 3 Конвенции устанавливает основной принцип, согласно которому «договор регулируется правом, выбранным сторонами», а в случае отсутствия соглашения о применимом праве применяется право страны, с которой договор наиболее тесно связан (п. 1 ст. 4).

Многие чартер-партии содержат арбитражную оговорку, но не содержат оговорки о применимом праве. Можно ли сделать вывод, что, просто выбрав, например, лондонский арбитраж, стороны косвенно выбрали и английское право?

Однако в рамках Конвенции пока нет прямых полномочий по этому вопросу. В докладе Джулиано/Лагард рассматривается эта проблема, но не дается четкого ответа. В нем говорится: «В некоторых случаях выбор конкретного суда может недвусмысленно свидетельствовать о том, что стороны намереваются регулировать договор правом этого суда. Другие вопросы, которые могут подтолкнуть суд к выводу о том, что был сделан реальный выбор права, могут включать в себя прямой выбор права в смежных сделках между одними и теми же сторонами или выбор места, где споры должны разрешаться путем арбитража в обстоятельствах, указывающих на то, что арбитр должен применять право этого места» [URL: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:1980:282:0001:0050:EN:PDF> (дата обращения: 10 марта 2023 г.)].

Простая арбитражная оговорка без определения применимого права будет недостаточной для того, чтобы сделать вывод о выборе права.

Коносамент как договор морской перевозки. В современном праве коносамент является договором присоединения. Его условия и содержание определены в стандартной форме одной из сторон, а другая сторона данного договора, если примет все его условия, может присоединиться к нему.

Актуальным для нас является вопрос о применимом праве, вытекающий из договора перевозки по коносаменту. На данный вопрос в

настоящее время нет однозначного ответа. В правоприменительной практике сложились такие оговорки в коносаменте, как оговорка о применимом праве, об арбитраже, о юрисдикции суда и др.

Рейсовые или линейные коносаменты имеют ряд печатных положений на обратной стороне. Как правило, в них говорится о том, что претензии по коносаменту рассматриваются судами в стране основного места ведения бизнеса перевозчика (например, проформа Conlinebill) [URL:

https://shipsforsale.su/pro_forma_documents/bills_of_lading/dry_cargo/17 / (дата обращения: 15 марта 2023 г.)].

Коносаменты, используемые в торговле грузом насыпью (*bulk trade*), зачастую инкорпорируют право, предусмотренное в чартер-партии (проформа *Congenbill*). Коносамент служит документом, который определяет ответственность судовладельца за повреждение или утрату груза, а в случае возникновения спора грузоотправитель будет использовать именно этот документ. Поэтому всегда необходимо обращать внимание на условия, изложенные на обратной стороне коносамента, и приводить положения о применимом праве и арбитражную оговорку в соответствии с положениями чартера.

Арбитражная оговорка должна быть ярко выраженной. Просто написать, что в случае возникновения спора он будет рассматриваться в арбитраже — недостаточно. В этом случае во избежание конфликтов по этим оговоркам стороны должны четко указать, какое арбитражное учреждение, какое право применять, место рассмотрения и язык спора [URL:

<https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/thechannelranger1113> (дата обращения: 10 марта 2023 г.)].

Особого рассмотрения заслуживает вопрос о включении в коносамент арбитражной оговорки, содержащейся в чартере. Судебно-арбитражная практика и правовая доктрина многих морских государств исходили из того, что для включения в коносамент арбитражной оговорки чартера необходима прямая ссылка коносамента на пункт чартера, в котором содержится эта оговорка, или буквальное ее воспроизведение в коносаменте. В последние годы в английских судах стали принимать во внимание не только характер (общий или конкретный) ссылки коносамента на чартер, но и содержание самой арбитражной оговорки чартера. Судно «Мерек» было зафрахтовано

на основании чартера, в котором указывалось, что любой спор, возникающий по этому чартеру или по любому коносаменту, выписанному на груз, подлежит рассмотрению в арбитраже. Суд сделал вывод, что арбитражная оговорка была инкорпорирована в коносамент в силу общей ссылки коносамента на чартер.

Итак, общей ссылки коносамента на чартер недостаточно для включения арбитражной оговорки чартера в коносамент.

Обычно в линейных коносаментах содержится оговорка о применимом праве «*Applicable Law and Jurisdiction*» примерно следующего содержания: «Все споры, вытекающие из договора по этому коносаменту, должны рассматриваться в стране, где зарегистрирована компания перевозчика, и по законам этой страны, если не оговорено иное» [2]. Данная оговорка о применимом праве содержится в оборотной части коносамента. В большинстве случаев в данном условии в качестве применимого права указывается английское право, а в качестве юрисдикции, естественно, английский суд [1].

Необходимо, отметить, что при заключении договора международной морской перевозки сторонам нужно предусматривать не только юрисдикцию, в которой они желают, чтобы их споры были урегулированы, но и применимое право, которое они хотели бы применить к нему.

В Морском кодексе КНР 1992 г. содержится целый раздел о праве — гл. XIV. В эту главу включены коллизионные привязки, применимые к различным частноправовым отношениям, осложненным иностранным элементом, к которому относятся: закон флага судна, закон страны первоначальной регистрации судна, закон места совершения правонарушения и др. В соответствии со ст. 269 кодекса «Стороны договора могут выбрать право, применимое к такому договору, если законом не предусмотрено иное. Если стороны контракта не сделали выбора, применяется право страны, наиболее тесно связанной с контрактом».

Определение применимого права в чартер-партии. При заключении договора морской перевозки груза (чартера) действует принцип свободы договора — стороны вправе самостоятельно выбирать применимое право и место разбирательства. Чаще всего стороны чартера выбирают английское право и арбитраж, специализирующийся на спорах в торговом мореплавании, — Лондонскую ассоциацию морских арбитров (*London Maritime Arbitrators Association, LMAA*).

Также довольно частыми являются случаи, когда в чартере стороны не определяют конкретную арбитражную институцию и правила. Зачастую это выглядит так: «*General average/Arbitration in London, English Law to apply*» («Общая авария/Арбитраж в Лондоне, применимое право — английское»). Такая оговорка не приветствуется специалистами, так как подобная неопределенность арбитражной организации часто приводит к спору о выборе компетентной арбитражной институции.

При заключении договора международной морской перевозки (чартера) очень часто используются типовые проформы контрактов, содержащие в себе универсальные нормы и положения. Такие проформы разрабатываются международными морскими организациями и, как правило, содержат стандартные оговорки с выбором применимого права и места разбирательства. Рассмотрим некоторые из них.

Проформы *Gencon* и *NYPE 93* дают сторонам возможность выбора между английским правом и арбитражем в Лондоне или арбитражем в Нью-Йорке согласно праву Соединенных Штатов [URL: <https://www.uio.no/studier/emner/jus/jus/JUS5401/h11/undervisningsmateriale/gencon94.pdf> (дата обращения: 15 марта 2023 г.)]. Проформа чартера *Synacomex* предусматривает французское право и арбитраж в Париже [URL: https://shipsforsale.su/pro_forma_documents/voyage_charters/dry_cargo/137/ (дата обращения: 15 марта 2023 г.)].

На практике многие подчиняют договор чартера, независимо от используемой стандартной формы, английскому праву и устанавливают местом рассмотрения споров *LMAA* — как наиболее профессиональную, быструю и недорогую институцию рассмотрения морских споров.

Если стороны в чартере не определили применимое право, к нему применяется национальное законодательство, которое определяется путем обращения к коллизионным нормам. К примеру, в странах Европейского Союза применимое право определяется на основании коллизионных норм, содержащихся в Римском регламенте I 2008 г. Согласно этому Регламенту к договорам перевозки применяется право страны перевозчика (главного офиса), при условии, что (i) получение груза, или (ii) его доставка, (iii) или грузоотправитель (его главный офис) также находятся в этой стране. Если эти требования не будут выполнены, применяется право страны поставки груза.

В России применимое право определяется на основании положений гл. XXVI КТМ РФ. В соответствии с ч. 2 ст. 418 КТМ РФ при отсутствии соглашения сторон о праве, применимом к договору морской перевозки груза, применяется закон государства, в котором учреждена, имеет основное место деятельности сторона, являющаяся перевозчиком.

Споры о подсудности и применимом праве. Большинство договоров морской перевозки предусматривают арбитраж согласно английскому праву в Лондоне (*Arbitration in London, English Law to apply*). Такая же ситуация возникает в случае, когда стороны в договоре заключают чартер на основании типичной проформы, скажем *Gencon*, без определения конкретной арбитражной организации. Соответственно, при появлении спора возникает вопрос: куда подавать иск? Формулировка «арбитраж в Лондоне» — довольно широкая и не определяет конкретную арбитражную организацию. В то же время под данную оговорку подпадает целый ряд арбитражных организаций, которые, по сути, компетентны рассматривать возникший спор, следовательно, истец может обратиться как в Лондонский международный арбитражный суд (*The London Court of International Arbitration, LCIA*), так и в *LMAA*, и т.д. Тем не менее наличие подобного выбора может навредить истцу, поскольку недобросовестный ответчик в целях затягивания процесса может оспаривать компетенцию любой арбитражной организации, выбранной истцом.

Заключение. Основные ошибки, приводящие к возникновению проблем, совершаются на этапе заключения договора международной морской перевозки. Отсутствие в договоре применимого права может привести к тому, что путем применения коллизионных привязок будет определено внутреннее право страны, дающее преимущество той или иной стороне. Отсутствие конкретного места разбирательства в договоре приводит к тому, что сторона, не заинтересованная в разбирательстве, будет затягивать процесс. Отсутствие полной информации обо всех контрагентах сделки зачастую приводит к тому, что пострадавшая сторона лишается многих механизмов влияния на виновную сторону.

Для регулирования проблем, связанных с применимым правом в договоре международной морской перевозки грузов, необходимо унифицировать нормы, относящиеся к данному договору, в едином

международно-правовом акте, целью которого будет решение проблем применимого права и правового регулирования договора международной морской перевозки в целом.

Литература

1. Ахмедов, А. Коносамент: путеводитель по практикум и правовым аспектам // — URL: <https://www.kiap.com/upload/iblock/fbf/konosament.pdf> (дата обращения: 15 марта 2023 г.).
2. Лимонов, Э. Л. Внешнеторговые операции морского транспорта и мультимодальные перевозки // URL: [//studfile.net/preview/7031220/page:30/](https://studfile.net/preview/7031220/page:30/) (дата обращения: 15 марта 2023 г.).

Nassima Chikh,

Doctor, University of Belhaj Bouchaib — Ain Temouchent, Algeria

Khadidja Abdellaoui

Doctor, University of Belhaj Bouchaib — Ain Temouchent, Algeria

The importance of liberalizing the air transport sector in promoting the investment climate in Algeria

Abstract. Investment has become one of the topics that occupy an essential place in the priorities of economic, legal, financial, and other disciplines. Countries have worked hard to attract a larger number of investors, and Algeria is not isolated from the world, to increase global economic integration like other developing countries, the legislator has reconsidered investment laws. Through the various legal texts enacted within the framework of investment regulation, he tried to embody the political will to promote the investment climate, as well as to qualify it within the framework of attracting investments.

Keywords: investment; investment climate; air transport sector.

Важность либерализации сектора воздушного транспорта для улучшения инвестиционного климата в Алжире

Аннотация. Инвестиции занимают существенное место в приоритетах экономики любой из стран. Страны усердно работают над при-

влечением большего числа инвесторов, Алжир также не изолирован от мира, чтобы усилить глобальную экономическую интеграцию, как и другие развивающиеся страны. Совершенствуются законы об инвестициях - посредством различных правовых актов, принятых в рамках регулирования инвестиций, государство пытается воплотить политическую волю для улучшения инвестиционного климата, привлечения инвестиций.

Ключевые слова: инвестиции; инвестиционный климат; авиатранспортная отрасль.

Introduction. Among the most important sectors in which Algeria has invested is the air transport sector, as the latter has become an important infrastructure in the process of improving investment, and given the importance of the issue, we find ourselves facing a set of problems, including: What are the efforts made by the Algerian state to liberalize the air transport sector? Has this sector been liberalized on the ground or is it just ink on paper?

To answer these problems, we will try to shed light on the development of investment law in Algeria and the requirements for the successful liberalization of the air transport sector in Algeria.

The first theme: the evolution of investment law in Algeria

For many years, Algeria has embarked on a series of changes to boost its economy:

First: The stage of the sixties

Beginning in 1963, Algeria drafted the first law, granting the state the right to intervene in investments, but this law in general has not been effectively applied in reality, as investors questioned its credibility and were not followed by implementing texts.

Another law appeared in 1966, [1] which repealed the 1963 law, where the Algerian legislature defined the legal framework governing the intervention of private capital (whether foreign or national) in economic activities. It also reorganized foreign exchanges and nationalized mines, basic industries, etc., but this law was not applied to foreign investments, as it was applied only to Algerian private investments, as what was applied in the field of foreign private investments related to companies with a mixed economy.

Second: The stage of the eighties

During this period, the Algerian legislator distinguished between national and foreign investments under the Investment Law of 1982, allocat-

ing to each of them a special legislative text independent of the other, thus making foreign investments regulated by Law No. 82-13 of August 28, 1982, on the establishment of companies with a mixed economy [2], while national investments became subject to Law No. 82-11 on national private investment issued on August 21, 1982 [3].

Thus, through Law No. 82-13, the Algerian legislator has established a new principle, namely that foreign investments in Algeria can only be carried out within the framework of companies with a mixed economy, i.e. the legislator has established the system of participation with foreign investors as a new model of investment in Algeria.

Third: The legal status of foreign investment after the transition toward a market economy

In 1990, the Algerian legislator issued Law No. 90-10 of April 14, 1990, on cash and loan [4], as the latter is considered one of the most important legislative laws by virtue of the fact that it came with several reforms, as it gave importance to the status of the Algerian banking system by giving greater freedom to commercial banks and concentrating monetary power in the hands of the Bank of Algeria and the Monetary and Loan Council, and it is also considered as a new organization for processing foreign investment files at the level of a bank Algeria.

In 1993, for the first time, the Algerian legislature laid the first brick for a legal system related to the promotion of private national investments and foreign investments, as the Algerian legislature opened the way for foreign capital [5].

Despite all these amendments, they failed to attract foreign investment to Algeria, as evidenced by the report issued by the Agency for the Promotion of Investments, its support, and follow-up.

As a result of this failure, the Algerian state worked hard to clean up the investment environment and find new solutions in 2001 [6] when the legal framework for investment began to expand with the issuance of an order related to the development of the investment.

In 2016 [7], this framework was limited for the Algerian legislator by issuing a law that defined the system applicable to national and foreign investments, providing for the removal of all obstacles to foreign investment, and accompanied by executive decrees strengthening the powers of foreign investors.

The Algerian legislator also amended the Investment Code by virtue of Ordinance No. 22-18 approved on June 27 [8], which aims to define the

rules governing investment and the rights and obligations of investors, as well as the incentive regulations applicable to investments in economic activities of goods and services carried out by natural and legal persons, national or foreign, resident or non-resident.

This law provided for the restructuring of the National Agency for Investment Development (ANDI), which is considered to be the Algerian Agency for Investment Promotion, by strengthening the powers that allow it to play a role in accompanying investors.

Based on the foregoing, we see that the Algerian legislator has tried hard through the various legal texts enacted within the framework of investment regulation to embody the political will to promote the investment climate as well as rehabilitate it in the framework of attracting foreign investments.

Second Theme: Requirements for the Successful Liberalization of the Air Transport Sector in Algeria

Air transport in Algeria is a national property, so the state must guarantee it, and it is also an economic and commercial activity, and given the importance and strategy of this type of transport, the Algerian legislator regulated it under its legal system, the Algerian Civil Aviation Law.

To address this issue, it is necessary to address its concept first, then the legal framework for regulating air transport second, and the characteristics of air transport third.

First: The concept of liberalization of the air transport sector

Many names were indicating the concept of liberalization of air transport, the most important of which were liberalization, privatization, abolition of restrictions, and open skies, in addition to the name of private sector participation in providing infrastructure.

Perhaps the previous designations share the removal of the government's hand from controlling the activity and not controlling both the market structure and the freedom of entry and exit [9].

It is worth noting that the liberalization of air transport has been controversial, as some of them advocate liberalization, as they see the only way to increase investment and create new jobs, along with the emergence of competition that leads to an efficient allocation of resources.

Another group also appeared that opposed the liberalization of air transport, as they fear the chaos that could arise as a result of this liberalization in a country, as the increase in supply upon demand may push the

level of service to collapse, and they also see that the unfair decline in prices, whether by the local sector or competing foreign companies, and the proponents of this opinion called for reorganization, which is not in return for the abolition of restrictions, but is intended for state intervention to regulate liberalized facilities and control on them [10].

Second: The legal framework for regulating air transport

After independence, the Algerian legislator rushed to issue an arsenal of legal texts that regulated air transport and the rest of the fields related to it due to the importance of this sector and its sensitivity as a symbol of the sovereignty of the state over its air territory, so Law No. 64-166 on air services was issued [11], but it did not include all elements of air transport, so it was attached to Law No. 64-168 [12] Relating to the Organic Aircraft Law and Law No. 64-244 on Air Terminals and Easements Serving Aviation Security [13].

Through these texts, the Algerian legislator legally allowed private companies to exploit air transport through concession or obtaining an administrative license, whether air services or airports and air terminals, but in practice, French institutions, in partnership with Algerian institutions, continued to manage the air transport sector for years after independence, as the field of air navigation was managed by the «Organization for Aviation Management and Security», an Algerian-French organization that exploited this field until 1968, after which Algerian institutions were exploiting it.

As for the company «Air Algerie», its shares were owned by French companies that exploit air services, whether international or domestic transport, and the Algerian state bought the shares of French companies every time until 1972 when it became 100% an Algerian national company [14].

The Algerian legislator did not stop at these laws but codified legislation for this sector that protects air navigation and unifies its rules and laws, represented in the Algerian Air Code related to civil aviation, which abolished all previous laws, as it opened the way for private investors to invest in the air transport sector and ended the monopoly status of national institutions, by virtue of Law No. 98-06 of June 27, 1998, defining the rules related to civil aviation [15] Amended and supplemented by Ordinance No. 03/10 of August 17, 2003 [16], Law No. 08/02 of January 23, 2008 [17] and Law No. 15-14 of June 15, 2015 [18].

It should be noted that Algeria was considered the first country at the level of the Maghreb countries to liberalize the air transport market, as it approved the request of three private companies, namely Khalifa Aviation, Entinéa Aviation, and Eco Air International, where it was granted the concession to exploit air services.

It should be noted that all these companies stopped their activities in 2003 due to their financial deficit and bankruptcy, which made the competent authorities once again freeze the certificate of exploitation of air services for private companies, and the national companies represented by «Air Algerie» [19] and «Tassili Air» were once again used by foreign air carriers.

Third: Privatization of Air Transport

In 2021, the Algerian government re-allowed the privatization of air transport for the second time, granting preliminary approval to sixteen projects to Algerians and others with foreign participation to establish private companies operating in the field of air transport that include individuals and goods, including nine projects in the field of civil aviation.

Hence, the ministry received 28 files of private institutions wishing to work and invest in the field of land and air transport, but 12 files were rejected because they did not meet the required legal conditions, as the institutions that submitted these projects belong to Algerian and foreign investors and mixed companies [20].

In 2022, the President of the Republic called on the government to speed up the opening of the air transport market to private companies that want to invest and work in both sectors.

Accordingly, we believe that the government must expedite the adjudication of the files filed to open private air transport companies that meet international conditions in this field, after the file has been stalled since the Algerian government announced in February 2021 the granting of 20 private investment licenses in the air transport sector for passengers and goods, but these projects did not enter into service due to the delay in completing some legal measures.

The government granted nine licenses in air transport to passengers, and the company «Fly and Staff» announced itself as the first private air carrier to enter the field in Algeria, after obtaining permission to fly from the air navigation authorities, where it acquired several aircraft from the American company «Boeing», and the company announced that it will op-

erate with a low-price flight system, but the project did not enter into force [21].

Conclusion. At the end of this study, in which we reviewed the importance of liberalizing the air transport sector in promoting the investment climate in Algeria, we concluded with a set of recommendations as follows:

Opening the air transport sector to private sector investments.

Ending the monopoly of state companies over the sector will lead to competition between Air Algerie and new companies.

The need to provide the infrastructure for the liberalization of air transport, and to seriously consider the air transport industry as a driving tool for the development of the national economy.

Improving services for air travelers.

Literature

1. Ordinance No. 66-284 of 15 September 1966 on the Investment Code, Official Journal of the Republic of Algeria, No. 80.
2. Law No. 82-13 of 9 Dhu al-Qa'dah 1402 corresponding to August 28, 1982 on the establishment and functioning of mixed economic companies of August 31, 1982, Official Journal of the Republic of Algeria, No. 35.
3. Law No. 82-11 of 2 Dhu al-Qa'dah 1402 corresponding to August 21, 1982 on national economic investment, Official Journal of the Republic of Algeria, No. 34, issued on August 24, 1982.
4. Law No. 90-10 on Money and Loan, Official Journal of the Republic of Algeria, No. 16, issued on April 18, 1990.
5. Legislative Decree No. 93-12 of 19 Rabi' al-Thani 1414 corresponding to October 5, 1993 on the promotion of investment, Official Journal of the Republic of Algeria, No. 64 of October 10, 1993.
6. Ordinance No. 06-08 of July 15, 2006 amending and supplementing Ordinance No. 01-03 of August 20, 2001 on Investment Development, Official Journal of the Republic of Algeria, No. 47, issued on July 19, 2006.
7. Law No. 16-09 of 3 August 2016 on the promotion of investment, Official Gazette No. 46 of 3 August 2016.
8. Law No. 22-18 of 24 July 2022 on Investment, Official Journal of the Republic of Algeria, No. 50.
9. Chaqaga Ferial, Liberalization of the Air Transport Sector as a Mechanism to Activate Investment in Algeria, Journal of Transport and Port Activities Law, Vol. 8, No. 2, 2021, p. 51.

10. Shaqa Ferial, *ibid.*, p. 51.
11. Law No. 64-166 of 08/06/1964 on Air Services, Official Gazette of the Algerian Republic, No. 49.
12. Law No. 64-168 of 08/06/1964 on the Organic Aircraft Code, Official Journal of the Republic of Algeria, No. 49.
13. Law No. 64-244 of 22/08/1964 on air terminals and easements serving aviation security, Official Journal of the Republic of Algeria, No. 69.
14. Boukmouche Sorour, *The Legal System for the Exploitation of Air Transport in Algeria*, PhD thesis, Faculty of Law, University of Algiers, 2015-2016, p. 4.
15. Law No. 98-06 of 27/06/1998 laying down the rules relating to civil aviation, Official Journal of the Republic of Algeria, No. 48.
16. Ordinance No. 03-10 of 13/08/2003 amending and supplementing Law No. 98-06 of 27/06/1998 laying down the Rules on Civil Aviation, Official Journal of the Republic of Algeria, No. 48.
17. Law No. 08/02 of 23/01/2008 amending and supplementing Law No. 98-06 of 27/06/1998 laying down the rules relating to civil aviation, Official Journal of the Republic of Algeria, No. 4.
18. Law No. 15-14 of 15/06/2015 amending and supplementing Law No. 98-06 of 27/06/1998 laying down the rules relating to civil aviation, Official Journal of the Republic of Algeria, No. 41.
19. Air Algérie is the official airline of Algeria and was established in 1962, as a national airline that operates flights to a range of domestic and international destinations, and has been a member of the International Air Transport Association since 1968. Ratul Mohamed, Bouhrawa Walid, *Civil Aviation Services and their Role in Stimulating Tourism Traffic — Qatar Airways' Experience as a Model for Air Algérie -*, *Journal of North African Economics*, Vol. 16, No. 22, 2020, p. 328.
20. <https://www.alaraby.co.uk/economy> accessed on 04/02/2023 at 17:30
21. <https://www.alaraby.co.uk/economy> accessed on 04/02/2023 at 17:39

Edward Nashed Helen Nashaat,
Student, Sadat City University, Cairo, Egypt

Documentary examination of anti-corruption in the transport sector

Abstract. It is important for us to know the arrival by examining documents to verify that there are no problems that may affect users and to facilitate assistance in eliminating errors before they harm business in the transportation sector. It is necessary to examine the document in search of the specified content in order to indicate the extent of the sincerity of the dealer with the Transport Department in order to prevent corruption or suspicions of dishonesty. There are many individuals interested in exposing corruption, and they may be described as (corruption detectors) with the tools they use to help them do so in order to protect money. Disclosure is a mandatory requirement. The concept of disclosure is often associated with financial disclosures, which are usually a requirement, as is the case in the International Financial Reporting Standards, or may be a mandatory legal requirement to comply with the requirements. Disclosure is also part of transparency and may be considered a measure to enhance the extent of adherence to the principle of transparency. Clearly within the definition of transparency, as it is defined as the commitment of the governing authority of the institution to prepare reports and disclosures that enable stakeholders to evaluate performance and evaluate its commitment and ability to create and maintain the value it adds..

Keywords: documentary examination; anti-corruption; transport sector.

Документальная экспертиза противодействия коррупции в транспортном секторе

Аннотация. Коррупция способна нанести ущерб бизнесу в транспортном секторе. Важно изучать все документы во избежание коррупции или подозрений в недобросовестности. Раскрытие информации является обязательным требованием. Концепция раскрытия информации часто связана с раскрытием финансовой информации, в соответствии с Международными стандартами финансовой отчетности. Раскрытие информации является частью требуемой прозрачности.

Ключевые слова: документальная экспертиза; противодействие коррупции; транспортная сфера.

First: Financial Affairs Department

They are the departments concerned with financial examination through the parties [1] dealing with these departments, including:

1. Suppliers: They are the ones who supply commodities and production requirements. They are interested in financial analysis and the ability of organizations to fulfill financial obligations, maximize sales and increase wealth. He is the one who considers himself a partner if transport institutions are unable to provide an alternative.

2. Creditors: They are interested in profitability and the effectiveness of the activity in order to enjoy strong financial positions

3. Tax institutions: They are mainly interested in financial analysis and determining the tax base due to the state

In sum, there must be regular accounting, commercial and financial books that are checked through the financial statements. In order to combat corruption, it is necessary to rely on electronic means. so Therefore, everybody is in service.

Secondly: Transparency in combating corruption

Transparency, accuracy and appropriate timing for disclosing information are among the foundations of governance in the company [<https://www.mot.gov.eg/#/Home>]. Institutions set a policy for transparency and disclosure of information in accordance with predetermined legal requirements and standards. The transport sector is a good example of that.

Transparency of basic government information, including budget and debt information. It promotes accountability and empowers citizens. Citizens should know if their taxes are being wasted or if there are risks to their future without their knowledge. To promote the expression of its views and participation in public life.

And assessing the level of disclosure of anti-corruption practices — in light of the existence of many global initiatives that demand the disclosure of these practices, reflecting the extent of corruption risks that represent a tool for civil society to use data with the aim of holding governments accountable and thus improving the use of public resources.

Third: Documentary Examination

Documentary examination reveals many means of disclosure, such as disclosure of anti-bribery accounting, disclosure of the responsibilities of

the board of directors and senior management, disclosure of building human resources to combat bribery, disclosure of responsible work relationships, disclosure of assurance and external verification, disclosure of rules of conduct, and reporting of violations

Documentary examination depends on the document in its physical and digital form, and it is represented in evidence that it is the facts and information that the auditor can obtain to greatly assist him in making a decision of the validity or invalidity of the financial statements that he is reviewing. They are of two types:

— Conclusive evidence that has been verified.

— Unconfirmed and unreliable secondary evidence of the validity of the data attached to the document.

Fourth: Examination evidence for combating corruption in the transport sector

It is certain that combating corruption in the transport sector has evidence commensurate with the nature of the sector and has forms [2] such as:

1. Physical Examination: This type of evidence usually relates to both inventory and cash

2. Confirmations: Representing a receipt or a written or oral response from a neutral third party to verify the accuracy of the information requested by the auditor.

3. Documentation: Documents and work books that support the information included in the financial statements are examined. The documentation that the auditor examines includes all records to provide information that indicates that the work has been performed in an organized manner.

4. Observation: to ensure the correspondence between documents and material objects to evaluate matters

Fifth: The role of the World Bank in combating corruption

International institutions have a role in combating corruption with the aim of revealing financial facts, and they take many means from that to achieve the desired goal, and in that there are a number of ways that appear clearly within patterns and areas of work, and it is the field of combating corruption that can achieve enormous benefits for society: including participation, transparency and availability of data [<https://www.imf.org/ar/Home>].

Citizens have an effective role in participation that reflects their responsibilities in reducing corruption by acknowledging and praising the essential role of citizens and civil society in formulating policies and combating corruption. Here civil society can play this important role in many ways. Including community accountability and public opinion, and this is done by surveying the opinion of the beneficiaries of the services provided in the transport sector [3].

It is certain that society's decisions are influenced by the financial confidence and savings of the members of society.

We do not deny that there are preventive institutions, oversight bodies, coordinating councils, and administrative committees to combat corruption, and each country has the appropriate system for it, and the transport sector is not far from this control, especially as it is a vital and effective sector, especially in the recent times when Egypt witnessed amazing economic power in light of the Corona pandemic.

In Egypt, there is a distinguished activity in combating corruption through official bodies represented in the Administrative Control Authority, which has a distinguished role in combating corruption and spreading awareness of the dangers of this immoral activity. To ensure the good performance of the public function and to preserve public money [<https://aca.gov.eg/>].

Literature

1. Rekharani Mathur. Management of financial services, Knowledge Management and Research Organization Pune, 2015.
2. Felipe Botero-Rodríguez and others: Corruption and its relation to prevalence and death due to noncommunicable diseases and risk factors: a global perspective, *Rev Panam Salud Publica*, 2022.
3. Iyanda david o: corruption: definitions, theories and concepts, *Arabian Journal of Business and Management Review (OMAN Chapter)* Vol. 2, No.4, Nov. 2012.

Посадская Анастасия Валерьевна,
старший преподаватель кафедры «Международное морское право»,
Федеральное государственное военное образовательное учреждение
высшего образования Военный учебно-научный центр Военно-
Морского Флота «Военно-морская академия имени Адмирала Флота
Советского Союза Н. Г. Кузнецова»

**Анализ норм правового регулирования в области
обследования и подъема объектов, затонувших в море,
по международному праву**

Аннотация. В статье даны определения объекта, затонувшего в море, в зависимости от его статуса, рассмотрены нормы международного права, имеющие отношение к обследованию и подъему объектов, затонувших в море.

Ключевые слова: объект, затонувший в море; затонувшее имущество; затонувшее судно; подводное культурное наследие; правовое регулирование; международное право.

Anastasia V. Posadskaya,
senior Lecturer of the Department «International Maritime Law»,
Federal State Military Educational Institution of Higher Education Military
Training and Research Center of the Navy «Naval Academy named
after Admiral of the Fleet of the Soviet Union N.G. Kuznetsov»

**Analysis of the norms of legal regulation in the field
of inspection and lifting of objects sunk at sea,
according to international law**

Abstract. The article defines the object sunk at sea, depending on its status, and considers the norms of international law relevant to the survey and recovery of objects sunk at sea.

Keywords: sunken at sea, sunken property, sunken ship, underwater cultural heritage, legal regulation, international law.

В настоящее время на дне Мирового океана находится множество объектов — результатов человеческой деятельности, затонувших в

разное время при различных обстоятельствах. Многие из данных объектов имеют важное научно-техническое значение или являются историческими объектами, формирующими культурное наследие как отдельных народов, так и человечества в целом. Некоторые затонувшие объекты являются источником опасности, исходящей от их физической сущности и фактического состояния. Подъем затонувших объектов со дна моря может способствовать развитию научно-технического прогресса, обогащению культурного наследия человечества, предупреждению проявления различных угроз.

Нередки случаи затопления объекта, принадлежащего одному государству в водах, находящихся в юрисдикции другого государства. Это обуславливает необходимость применения норм международного права при проведении обследования и подъема затонувших объектов.

Проанализируем содержание основных источников международного права, раскрывая наполнение дефиниции «объект, затонувший в море» (или «затонувший объект»), и правосубъектность, устанавливаемые данными нормами.

Сравнительный анализ подходов к определению понятия «объект, затонувший в море», в разных источниках международного права, позволяет юридически квалифицированно организовывать работы по обследованию и подъему затонувших объектов, что способствует успеху и предопределяет актуальность выполняемого исследования.

В общераспространенном толковании затонувший объект (затонувшее имущество) — это «...потерпевшие крушения гражданские суда (летательные аппараты), погибшие военные корабли (летательные аппараты), их обломки и грузы, части и принадлежности, прочие связанные с этим предметы, находящиеся полностью или частично под водой...» [URL: <http://law.niv.ru/doc/encyclopedia/laws/index.htm> (дата обращения: 10 ноября 2022 г.)].

Основополагающий акт международного морского права — Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. не содержит прямой дефиниции «объект, затонувший в море», используя категорию «археологические и исторические объекты, найденные в море» и призывая государства к сотрудничеству в деле охраны таких объектов.

Сообразно своему назначению Конвенция ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г. вводит в правовой оборот понятие «подводное культурное наследие», понимая под таковым

«...следы человеческого существования, имеющие культурный, исторический или археологический характер, которые частично или полностью, периодически или постоянно находятся под водой на протяжении не менее 100 лет...».

К этой категории, *inter alia*, Конвенция ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г. относит и «...суда, летательные аппараты, другие транспортные средства или любые их части, их груз или другое содержимое, вместе с их археологическим и природным окружением ...».

Международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 г. вводит в правовой оборот термин «затонувшее судно», определяя его как:

- a) затонувшее или севшее на мель судно;
- b) любую часть затонувшего или севшего на мель судна, включая любой объект, который находится или находился на борту такого судна;
- c) любой объект, который был утерян с судна в море и который находится на мели, затонул или дрейфует в море;
- d) судно, которое почти затонуло или село на мель либо, как можно разумно полагать, затонет или сядет на мель, если эффективные меры по оказанию помощи находящимся в опасности судну или любому имуществу уже не принимаются...».

К месту заметить, что отечественное законодательство оперирует аналогичными терминами. В частности, КТМ РФ под затонувшим имуществом понимает суда, их обломки, оборудование и грузы и устанавливает права и обязанности собственника данного имущества по его подъему, уничтожению и истребованию. При этом в состав затонувшего имущества КТМ РФ не включает затонувшее военное имущество и имущество культурного характера, имеющее доисторическое, археологическое или историческое значение, если таковое находится на морском дне. Федеральный закон от 25 июня 2002 г. № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации» определяет объекты археологического наследия как артефакты военного, культурного и исторического характера, свидетельствующие о существовании человека в прошлых эпохах, включая частично или полностью скрытые под водой (в их числе затонувшие суда, их конструктивные элементы, грузы, останки и т.п.).

Важный аспект правового регулирования обследования и подъема затонувших объектов — это правоспособность сторон, устанавливаемая в зависимости от места затопления объекта, его статуса и имущественного титула, и определяемая субъектами правоотношений, в общем случае, прибрежным государством и государством флага.

Пространственное разделение морских акваторий определено Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г., выделяющей пространство внутренних вод и территориального моря, прилегающей зоны и исключительной экономической зоны, архипелажных вод и континентального шельфа, проливы, используемые для судоходства, акватории открытого моря и международный район морского дна. Сообразно данному разделению акваторий устанавливается и правосубъектность.

Отметим, Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. не определяет порядок установления имущественного титула и статуса затонувших объектов, не рассматривает вопросы, связанные с подъемом и оборотом данных объектов [1].

Конвенция ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г. с учетом пространственного разделения морских акваторий, установленных Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г., закрепляет за прибрежным государством исключительное право регулировать и разрешать деятельность, связанную с сохранением объектов подводного культурного наследия:

— во внутренних водах — части моря, расположенной между побережьем и исходной линией;

— в территориальном море — части моря шириной 12 морских миль (22,2 км), отсчитываемой от линии наибольшего отлива или от исходной линии;

— в архипелажных водах — пространствах, разделяющих и окружающих группы островов, составляющих единое географическое и политическое целое и подпадающих под суверенитет какого-либо островного государства.

Помимо этого прибрежные государства обязаны информировать страны — участницы Конвенции ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г. об идентификации объектов подводного культурного наследия в пространстве акваторий, указанных выше.

Конвенция ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г. устанавливает и определенные требования при проведении работ с объектами подводного культурного наследия:

— в исключительной экономической зоне, как части моря шириной 200 морских миль (370,4 км), отсчитываемой от линии наибольшего отлива или от исходной линии, и

— на континентальном шельфе — пространстве морского дна, как продолжения сухопутной территории до внешней границы подводной окраины материка или до 200 миль, если границы подводной окраины материка не достигают этого предела.

Так, при обнаружении объектов подводного культурного наследия в указанных акваториях или при проведении работ с объектами подводного культурного наследия граждане и капитаны судов обязаны информировать прибрежное государство об этом. При этом любое государство — участник Конвенции ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г. вправе заявить другому государству — участнику Конвенции о своей заинтересованности в консультациях для обеспечения эффективной охраны обнаруженных объектов подводного культурного наследия.

При обнаружении объекта подводного культурного наследия или при наличии намерения осуществления деятельности на таком объекте на прибрежное государство возлагаются полномочия «координирующего государства», в обязанности которого входит проведение консультаций со всеми другими заинтересованными государствами относительно обеспечения наиболее эффективной охраны таких объектов. Для осуществления данной деятельности «координирующее государство» может:

- а) обеспечивать эффективные меры охраны такого объекта;
- б) координировать такие консультации;
- в) выдавать все необходимые разрешения;
- г) осуществлять любые необходимые предварительные исследования в отношении подводного культурного наследия.

Работа с объектами подводного культурного наследия в международных водах отнесена Конвенцией ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г. к компетенции сотрудничества государств — участников данной Конвенции.

Международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 г. устанавливает в качестве «района действия Конвенции» пространство исключительной экономической зоны и «...если государство-участник не установило такую зону, район, находящийся за пределами терри-

ториального моря этого государства... не более чем на 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина его территориального моря...».

Данная Конвенция вводит в правовой оборот таких субъектов, как «затонувшее государство...», в чьем районе действия Конвенции находится затонувшее судно...», и «государство регистрации судна...», в котором судно зарегистрировано, а в отношении незарегистрированного судна — государство, под флагом которого судно имеет право плавать ...», наделяя их определенными правами и обязанностями.

Общепризнано, что затонувшее военное имущество (военный корабль, судно, летательный аппарат, их обломки, грузы и т.д.), независимо от статуса акватории затопления и сроков давности, является собственностью государства флага и остается под суверенитетом своего государства, пока государство формально не откажется от него или не признает его.

Конвенция ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г. определяет: «...Никакое государство-участник не осуществляет и не разрешает деятельность, направленную на государственное судно..., без согласия государства флага...».

Международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 г. устанавливает «...Конвенция не применяется к военным кораблям или другим судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы, если только это государство не примет иного решения ...».

С затонувшими военными кораблями (судами, летательными аппаратами) может быть связано такая категория, как «военное захоронение» — официально объявленное государством (либо судовладельцем, если таковой является государственным органом) место (район) затопления корабля (судна, летательного аппарата), вместе с которым погребены военнослужащие данного государства. Военное захоронение находится под юрисдикцией государства флага затонувшего корабля (судна, летательного аппарата) без срока давности.

Соответственно этому ни одно государство, юридическое либо физическое лицо не вправе без согласования с государством флага проводить какие-либо подводные работы с затонувшим объектом — местом захоронения. Нарушение данного правила может повлечь за собой уголовную ответственность.

Рассмотрим аспекты правового регулирования деятельности по обследованию и подъему затонувших объектов, установленные упомянутыми международными правовыми актами.

Так, Конвенция ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г. устанавливает определения правила работы с объектами подводного культурного наследия.

Базовое правило обследования объекта подводного культурного наследия основано на принципе *«in situ»* («на месте»), т.е. осмотр объекта осуществляется на месте его фактического нахождения, без внесения каких-либо изменений в сам объект и окружающую его среду, вплоть до разрешения любой, связанной с объектом деятельности.

Конвенция об охране подводного культурного наследия 2001 г. не препятствует исследовательской деятельности на объектах, затонувших в море, устанавливая следующие правила:

— поощряется ответственный и безвредный доступ с целью наблюдения или документирования *«in situ»* подводного культурного наследия в целях информирования общественности о наследии, осознания ценности и охраны наследия, за исключением случаев, когда такой доступ не совместим с его охраной и управлением;

— подводное культурное наследие не должно эксплуатироваться в коммерческих целях.

Второе, не менее важное правило — «...извлеченное подводное культурное наследие помещается на хранение, консервируется, и управление им осуществляется таким образом, который обеспечивает его долговременное со-хранение...».

Это означает, что перед тем как извлечь объект со дна моря, на берегу должны быть заранее созданы условия, обеспечивающие его сохранность. Очевидно, что подъем затонувшего объекта — это не самоцель, а шаг на длительном пути процессов восстановления данного объекта и превращения его в мемориальный комплекс (музейный экспонат), что требует и соответствующего подхода, и соответствующих ресурсов.

Данное положение подкрепляется третьим правилом Конвенции об охране подводного культурного наследия 2001 г. — «...до начала любой деятельности, направленной на подводное культурное наследие, готовится проектная документация, представляемая компетентным ведомствам для получения разрешения и соответствующей экспертной оценки...».

Четвертое правило, установленное указанной Конвенцией: при проведении обследования объекта затонувшего в море, должно быть обеспечено «...должное уважение ко всем человеческим останкам, находящимся в морских водах...».

Иные положения Конвенции устанавливают:

- порядок изъятия объекта подводного культурного наследия;
- порядок дальнейшего распоряжения объектом подводного культурного наследия — его учет, охрану и обеспечение всех мер для содержания в надлежащем состоянии.

Международная конвенция об удалении затонувших судов 2007 г. требует от всех государств — участников данной Конвенции сообщать по установленной форме затронутому государству о всех случаях аварий, повлекших затопление судов в районе действия Конвенции.

Затронутое государство:

— определяет опасность, исходящую от затонувшего судна, устанавливает его точное место нахождения, при необходимости принимает меры для его ограждения,

— предупреждает мореплавателей о затонувшем судне и исходящей от него опасности и извещает зарегистрированное государство и зарегистрированного собственника о необходимости удаления затонувшего судна, если таковое представляет опасность.

Удаление (подъем) затонувшего судна осуществляет зарегистрированный собственник в разумные сроки, определенные затронутом государством. Зарегистрированный собственник несет ответственность за расходы на установление местонахождения, обозначение и удаление затонувшего судна.

В итоге выполненного обзора заключим: международные правовые акты регулируют статус объектов, затонувших в море, и связанную с ними деятельность, ограниченно, исходя из своих специфических предметов регулирования. Применение данных норм, имеющих императивный характер, является обязательным для государств — участников международного соглашения по обследованию и подъему затонувшего объекта. Выбор того или иного международного правового акта обусловлен статусом затонувшего объекта. Применение норм международного правового акта определяется местом затопления объекта, равно как и права и обязанности государств — участников международного соглашения по обследованию и подъему затонувшего объекта.

Попов Валерий Леонидович,
старший преподаватель кафедры «Криминалистика и судебная
экспертиза» Юридического института Российского университета
транспорта (МИИТ)

Правовое регулирование производства экспертиз в транспортной сфере

Аннотация. Современный транспорт в России — это одна из самых безопасных сфер деятельности человека. При этом количество происшествий и аварий, связанных с различными видами транспорта, имеет хотя и небольшой, но стабильный характер. В связи с этим особую роль по расследованию такого рода событий играет транспортная судебная экспертиза, наделенная процессуально-правовым статусом, как научно-технический источник получения объективной доказательной информации. Несмотря на многолетнюю историю транспорта в России, только по автомобильному транспорту сегодня можно провести судебные экспертизы, качественно отвечающие нормативно-правовым требованиям их назначения и производства. По остальным видам транспорта, таким как: железнодорожный, воздушный и водный, судебные экспертизы проводятся формально, так как не отвечают основным требованиям, предъявляемым к судебной экспертизе, а именно: не разработаны соответствующие виды исследований, не определены их предметы, объекты и задачи. И как следствие, не разработаны квалификационные требования к лицам, осуществляющим данные экспертизы. Все это порождает правовые казусы, связанные с назначением таких экспертиз, определением уровня специальных знаний эксперта, решением несвойственных им вопросов и т.д. Вместе с тем уже сегодня есть все предпосылки и возможности в разработке полного перечня необходимых видов судебных экспертиз по всей транспортной инфраструктуре, включая железнодорожный, воздушный и водный виды транспорта.

Ключевые слова: экспертиза; заключение; транспорт; железнодорожный; морской; воздушный; водный; эксперт; происшествие; сход; методика.

Valery L. Popov,
senior Lecturer of the Department of Criminalistics and Forensic
Examination of the Law Institute of the Russian University of Transport
(MIIT)

Legal regulation of the production of expertise in the transport sector

Abstract. Modern transport in Russia is one of the safest spheres of human activity. At the same time, the number of accidents and accidents associated with various modes of transport has, although small, but stable. In this regard, a special role in the investigation of such events is played by the transport forensic examination, endowed with procedural and legal status as a scientific and technical source of obtaining objective evidentiary information. Despite the long history of transport in Russia, today it is possible to conduct forensic examinations only for road transport that qualitatively meet the regulatory requirements of their purpose and production. For other types of transport, such as rail, air and introductory, forensic examinations are carried out formally, since they do not meet the basic requirements for forensic examination, namely: the relevant types of research have not been developed, their subjects, objects and tasks have not been determined. And as a consequence, qualification requirements for persons carrying out these examinations have not been developed. All this gives rise to legal incidents related to the appointment of such examinations, determining the level of expert expertise, solving unusual issues, etc. At the same time, today there are all prerequisites and opportunities to develop a fairly complete list of necessary types of forensic examinations for the entire transport infrastructure, including rail, air and water transport.

Keywords: examination, conclusion, transport, railway, sea, air, water, expert, incident, gathering, methodology.

Современная Россия является самой большой страной в мире. Ее площадь составляет 17 125 191 кв. км, что в два раза больше Канады, Китая или США. Исходя из столь обширнейших территории, транспорт в России играет не просто важную, а ключевую роль в функционировании всех звеньев экономики и нужд общества. Именно транспорт позволяет связывать все регионы страны в единое целое и тем

самым служит одной из основ национальной безопасности всего Российского государства.

Не удивительно, что вопросам качественного и безопасного функционирования всех звеньев транспортной инфраструктуры в России всегда уделялось и уделяется огромное значение. Поэтому сегодняшний транспорт в России — это одна из самых безопасных сфер деятельности человека. Вероятность погибнуть на самолете сегодня составляет один случай на 11 млн пассажиров. Количество железнодорожных происшествий составляет в среднем 0,63 несчастных случая на 1 млн пассажиров. Морской и речной транспорт это 2,3 случая на 1 млн пассажиров. Даже общественный транспорт: автобусы, троллейбусы и трамваи — это не более 2,84 случаев на 1 млн пассажиров. Данная статистика приближительна и строится на анализе зарегистрированных страховых случаев, но вместе с тем она реально отражает современное состояние транспортной отрасли.

Конечно же, исключить все случаи нарушений безопасности движения и эксплуатации транспорта в современных реалиях невозможно. Например, по ст. 63 «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена» УК РФ за 2021 г. и первое полугодие 2022 г. был осужден 71 человек [URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=7069>, <https://sudstat.ru/stats/ug/t/14/s/17>], что для Российской Федерации в целом, казалось бы, не так уж и много. При этом, если, например, обратиться к статистике Международного союза железных дорог (МСЖД), в который с 2019 г. вошла и Россия, то на железных дорогах ежегодно происходят не только наезды на пешеходов и препятствия, но также имеют место быть сходы вагонов с рельс и даже столкновения поездов (см. рис.).

Конечно же, по каждой аварийной ситуации, будь то железнодорожный транспорт, включая метрополитен или воздушный и водный (морской и речной) транспорт, в обязательном порядке создаются комиссии по расследованию происшествий (инцидентов), определяемых нормативными правовыми актами, такими как: Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ, постановления Правительства РФ от 18 июня 1998 г. № 609, от 2 декабря 1999 г. № 1329, от 4 апреля 2000 г. № 303, приказы Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344, от 29 декабря 2003 г. № 221 и т.д.

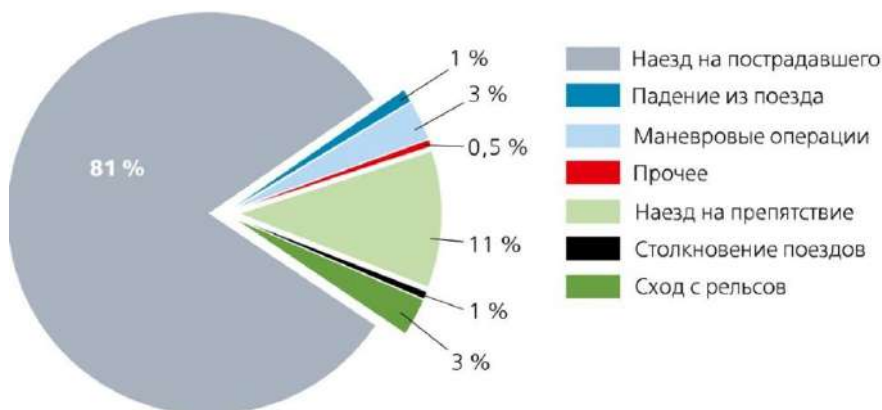


Рис. Данные МСЖД по происшествиям на железных дорогах в 2019—2020 гг.

Несмотря на то что в задачи вышеуказанных комиссий не входит установление чьей-либо вины и ответственности, связанных с расследованием конкретных происшествий и инцидентов, во многом их результаты определяют ответственность определенных лиц не только на ведомственном уровне, но и на судебном. Вызвано это тем, что в качестве задач вышеуказанных комиссий входит установление и выявление причин транспортного происшествия (события), оценка фактического состояния транспорта, а также оценка действий причастного персонала и должностных лиц, приведших к определенным последствиям. То есть участниками комиссий решаются те же вопросы, что и судебной экспертизой. При этом судебная экспертиза, в отличие от вышеприведенных комиссий, наделена процессуально-правовым статусом по уголовным, арбитражным и гражданским делам в качестве источника получения доказательственной информации с использованием специальных научных знаний эксперта. Следовательно, вышеуказанные комиссии такого рода процессуально-правовым статусом не обладают. В лучшем случае их заключения могут быть приобщены к делу как иные документы. То есть для сопровождения раскрытия и расследования уголовных дел и разбирательств по арбитражным и гражданским делам, когда возникает необходимость в специальных научных и технических знаниях в области

транспорта, в соответствии с действующим законодательством (ст. 195 УПК РФ, ст. 82 АПК РФ ст. 79 ГПК РФ) должна назначаться судебная экспертиза.

Казалось бы, в XXI в., когда прошло 186 лет после строительства первой железной дороги в России, соединившей Санкт-Петербург и Царское Село, вопросы по правовому регулированию экспертных исследований современного транспорта должны были быть урегулированы, и при этом давно. На самом деле это не так.

Только по автомобильному транспорту сегодня можно провести экспертизы в соответствии с полным перечнем нормативно-правовых требований, предъявляемых к заключению эксперта. Вызвано это тем, что только по автомобильному транспорту в настоящее время существуют официально утвержденные экспертные специальности по двум видам экспертиз: автотехническая экспертиза и независимая техническая экспертиза по установлению обстоятельств причинения вреда транспортному средству, установлению повреждений и стоимости восстановительного ремонта. Экспертных специальностей по железнодорожному, воздушному и водному транспорту в настоящее время официально не существует. Если руководствоваться даже обычной логикой, то следует: если нет экспертной специальности по определенному роду и виду исследования, определяющему, что является предметом, объектом и задачами конкретной экспертизы, то нельзя вообще вести речь о каких-либо специальных познаниях эксперта.

Почему так сложилось, что по железнодорожному, воздушному и водному транспорту до сих пор нет экспертных специальностей, — это отдельный вопрос, и связан он с институтом функционирования государственных комиссий по расследованию происшествий (событий), действующих в советский и постсоветский периоды.

Сегодня же мы имеем то, что лица, предлагающие себя в качестве экспертов в области железнодорожного транспорта, подвижного состава метро, речного и морского транспорта, а также воздушного транспорта, в соответствии со ст. 57 УПК РФ, ст. 55 АПК РФ, ст. 85 ГПК РФ априори не могут иметь специальных экспертных познаний (профессиональных компетенций) по не существующим родам и видам транспортных экспертиз. Это как заявлять себя экспертом по инопланетной цивилизации, по которой есть много показаний оче-

видцев и даже встречаются видеозаписи, но официально она не подтверждена, а значит, любые выводы по этим суждениям будут ложными.

Если обратиться к уголовному, арбитражному и гражданскому процессуальному законодательству, правоприменительные и правоохранительные органы при назначении экспертиз обязаны удостовериться в наличии соответствующих специальных знаний у лица, претендующего на процессуальный статус эксперта в транспортной области. А вот механизмов осуществления данной проверки нигде не описано, поэтому осуществляется она по формальным признакам, а именно предоставлением документов, указывающих на необходимую квалификацию в качестве эксперта. К тому же на размытость этих требований повлияли рекомендации, содержащиеся в постановлениях Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» и Пленума Высшего арбитражного суда РФ от 4 апреля 2014 г. № 23 «О некоторых вопросах практики применения арбитражными судами законодательства об экспертизе», где определено, что к экспертизе могут привлекаться лица, не являющиеся работниками экспертных учреждений (организаций). То есть Верховный Суд РФ допускает привлечение в качестве экспертов лиц, в функциональные обязанности которых не входит производство экспертных исследований и которые не только не имеют, но и не обязаны иметь специальную экспертную подготовку, даже на уровне общей теоретической базы.

Поэтому не удивительно, что экспертные исследования по железнодорожному, воздушному и водному транспорту в настоящее время проводятся негосударственными лицами, не всегда состоящими в штате экспертных организаций, которые за счет ослабления к ним нормативно-правовых и экспертно-методических требований развиваются не на принципах научного и объективного исследования и применения валидационных экспертных методик, а на принципе зарабатывания денег любой ценой. Именно по этой причине можно увидеть на сайтах негосударственных организаций, оказывающих экспертные услуги в области транспорта, такие объявления, как: «Независимое расследование транспортных происшествий на железнодорожном транспорте с представлением интересов компании» [URL: <http://sczdt.ru/novosti/zheleznodorozhnaya-ekspertiza/>]. То есть, с одной

стороны, обещается независимое и беспристрастное изучение обстоятельств транспортного происшествия, а с другой — гарантированное лоббирование интересов предполагаемого заказчика.

Подтверждает вышеуказанное недавнее интервью Российской газете первого заместителя министра юстиции Евгения Забарчука, который сообщил, что критерии оценки компетентности лиц, обладающих специальными знаниями, но не являющихся работниками государственных судебно-экспертных учреждений, законодательно не закреплены. Поэтому проверка компетенции негосударственного судебного эксперта оказывается довольно сложной задачей. При этом наличие диплома о высшем образовании или ученой степени не гарантирует знания экспертных методик и умения применять их на практике. А поэтому нет возможности оценить достоверность используемых ими методик и их научную обоснованность. В заключении он подвел, что так дальше нельзя. Общие правила и условия нужны для любой сферы деятельности, независимо от того, касаются ли они государственной или негосударственной экспертизы [URL: <https://ниисэм.рф/tpost/v317r26h81-minyust-predlagaet-zapretit-chastnim-eks>].

Поэтому не удивительно, что лица, заявляющие себя в качестве негосударственных экспертов, по одним и тем же транспортным исследованиям придумывают виды проводимых ими экспертиз по своему личному усмотрению, например: «Транспортная экспертиза», «Экспертиза транспортных происшествий», «Транспортно-железнодорожная экспертиза», «Экспертиза конструкций и сооружений на транспорте», «Эксплуатационно-техническая экспертиза» и т.д., что вносит не только путаницу в устоявшуюся квалификацию родов и видов экспертиз, но и создает предпосылки превышения компетенции эксперта, когда им решаются вопросы, выходящие за область специальных экспертных познаний определенного вида экспертизы. Нередко это бывают вопросы правового характера, которые относятся к юрисдикции следователя и судов и не могут решаться экспертами, о чем указано в п. 4 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам», в п. 13 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 июня 2008 г. № 11 «О подготовке гражданских дел к судебному разбирательству» и в п. 8 постановления Пленума Высшего Арбит-

ражного Суда РФ от 4 апреля 2014 г. № 23 «О некоторых вопросах практики применения арбитражными судами законодательства об экспертизе». Например, на сайте Центра независимых судебных экспертиз «ТЕХЭКО» [URL: [https://www.permexpertiza.ru/services/ekspertizy/po-delam-o-krusheniyakh-i-avariyakh-na-zheleznodorozhnom-Transport\(MPT\)e/](https://www.permexpertiza.ru/services/ekspertizy/po-delam-o-krusheniyakh-i-avariyakh-na-zheleznodorozhnom-Transport(MPT)e/)] в рамках экспертизы по авариям на железнодорожном транспорте указано: «Экспертиза призвана установить, что стало причиной аварии и кто в данной ситуации должен нести ответственность». То есть наряду с техническим вопросом предлагается решить и правовой вопрос об ответственности конкретного лица.

Незнание других видов экспертиз и надуманный характер транспортных видов экспертных исследований нередко приводит негосударственного эксперта к тому, что он в силу своей некомпетентности решает вопросы, определяемые другими видами экспертных исследований, где есть свои специфические методики и методы исследований. Чаще всего это бывают вопросы экспертной трасологии, которая является самостоятельным видом экспертной специальности, занимающейся изучением следов, в том числе и механических следов, образованных на транспорте и объектах, с ним соприкасающихся (преграда, иной транспорт и т.д.). Например, на сайте Российский экспертный фонд «ТЕХЭКО» [URL: <https://expert-center.ru/vidy-ekspertiz/ekspertiza-po-delam-o-krusheniyakh>] в рамках технической экспертизы по делам о крушениях и авариях на железнодорожном транспорте предлагается решить вопрос, относящийся к судебно-трасологической экспертизе: «Какой частью локомотива (или вагона) образованы данные следы?».

Исходя из вышеуказанного следует, что на этапе установления необходимости проведения экспертного исследования органы предварительного следствия или суда должны иметь четкое представление не только о характере интересующих вопросов, но и о том к какому роду и виду экспертизы они относятся. В противном случае высока вероятность задействования некомпетентных экспертов и как следствие этого получение необоснованных выводов.

Правоприменительным и правоохранительным органам надо понимать, что каждый вид экспертизы имеет свой предмет, объекты и решаемые задачи, это в свою очередь и определяет круг специальных экспертных знаний — «компетенций» эксперта в рамках конкретного

вида экспертизы. Выход за этот условный круг недопустим, о чем указано в п. 4 ч. 6 ст. 57 УПК РФ и в ч. 3 ст. 16 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», а именно о необходимости добровольного отказа эксперта от решения вопросов, выходящих за пределы его специальных знаний.

В обзорах следственной и судебной практики нередко отмечается, что в постановлениях следователя и определениях суда о назначении экспертизы иногда не указывается вид назначаемой экспертизы. В качестве аргументации этому можно услышать довод, что об этом нет прямых указаний в уголовном, арбитражном и гражданском процессуальном законодательстве. Но вместе с тем, в п. 1, 3, 4 ч. 3 ст. 57 и ч. 2 ст. 205 УПК РФ, ч. 2 ст. 24 и ч. 3, 4 ст. 31 Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» прямо указано о предмете судебной экспертизы, за рамки которых эксперт не может выходить по своей инициативе, а также быть заслушан в суде. При этом предмет судебной экспертизы для каждого вида экспертного исследования будет индивидуальным. Из чего следует, что в вышеуказанных законодательных актах, пусть не напрямую, но косвенно, делается акцент на конкретный род и вид проводимой экспертизы.

По мнению Е. Р. Россинской, когда четко сформулирован предмет экспертизы, определен круг исследуемых объектов и решаемые задачи, то согласно методологической функции теории судебной экспертизы можно считать, что род или вид судебной экспертизы сформировался [1, стр. 117].

На основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что важным условием при назначении любой судебной экспертизы, в том числе и транспортной, является правильное определение следствием или судом рода и вида назначаемой экспертизы. Только в этом случае можно вести речь о соблюдении правового характера назначаемой экспертизы.

Определение рода судебной экспертизы по объектам транспортной инфраструктуры не вызывает сложности, так как сам транспорт и составляет большую родовую группу. Еще в 2016 г. Ф. Г. Аминев предложил объединить транспортный вид экспертиз (включая судебные автотехнические, судебные воднотранспортные, судебные авиацион-

но-технические, судебные железнодорожно-технические экспертизы и др.) в единый род (класс) экспертиз, который назвал: «Судебные инженерно-транспортные экспертизы» [2].

Несколько сложнее определить вид транспортной экспертизы по ранее не существующим экспертным специальностям по воздушно-му, железнодорожному и водному транспорту, о чем уже отмечалось выше. Но и здесь наметились положительные тенденции, вызванные тем, что все чаще и чаще на государственном и негосударственном уровнях, юристами и экспертами поднимаются вопросы о создании единого перечня родов и видов экспертиз, в котором транспортный блок будет занимать одно из значимых положений.

К тому же накопленный многолетний практический опыт ведомственных и государственных комиссий по расследованию транспортных происшествий, а также опытные знания негосударственных экспертов в этой области в сочетании с научными теоретическими знаниями в экспертологии уже сегодня позволяют разработать полный перечень необходимых видов судебных экспертиз по всей транспортной инфраструктуре, включая железнодорожный, воздушный и водный виды транспорта.

Например, железнодорожные транспортные экспертизы можно разделить на четыре самостоятельные группы, что еще в 2019 г. предлагал А. В. Исаев [3]:

- установление причины транспортного события или происшествия;
- определение технической возможности остановки поезда для предотвращения наезда на человека (или препятствие);
- установление непосредственной технической причины повреждения (отказа) железнодорожного подвижного состава;
- определение стоимости ремонта поврежденного подвижного состава.

Надо понимать, если и дальше все пустить на самотек и надеяться, что как-то само собой все нормализуется, то уже в ближайшем будущем мы окажемся свидетелями, когда уровень доверия к судебным экспертизам, проводимым по железнодорожному, водному и воздушному транспорту, станет просто ничтожным.

Только тогда, когда следствие или суд будут качественно ориентироваться в современных видах транспортных экспертиз, где на

научной основе сформулирован ее предмет, объект и задачи, а также в соответствии с ними определены профессиональные компетенции (специальные знания) к эксперту, можно будет говорить, что судебные экспертизы по всем видам транспорта в России соответствуют современным правовым требованиям, предъявляемым к судебной экспертизе.

Литература

1. Россинская, Е. Р. Генезис и проблемы развития новых родов и видов судебных экспертиз // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). 2014. № 3.
2. Аминев, Ф. Г. Судебно-экспертная деятельность в Российской Федерации: современные проблемы и пути их решения : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Ростов-на-Дону, 2016.
3. Исаев, А. В. Особенности производства судебных инженерно-транспортных экспертиз на железнодорожном транспорте // Вестник Московского университета МВД России. 2019. № 1.

Правкин Сергей Алексеевич,

кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры
«Правовое обеспечение государственного управления и экономики»
Юридического института Российского университета транспорта
(МИИТ)

Публично-частное партнерство в транспортной сфере в условиях цифровизации

Аннотация. В статье рассматривается организация системы перевозок на основе публично-частного партнерства. Механизм публично-частного партнерства выходит на новый уровень, который связан с цифровыми технологиями управления инвестициями. Модели публично-частного партнерства являются надежным инструментом на рынке перевозок. Многие вопросы, включая согласование условий перевозки, переводятся в цифровой формат. Целью исследования является определение публичных и частных основ развития партнерства в транспортной сфере.

Ключевые слова: соглашение о публично-частном партнерстве; частный партнер; публичный партнер; финансирующее лицо; инвестиция; проектное финансирование.

Sergey A. Pravkin,

PhD in Law, Associate Professor of the Department «Legal Support of Public Administration and Economics» of the Law Institute of Russian University of Transport (MIIT)

Public and private partnership in the transport sector in the context of digitalization

Abstract. The article discusses the organization of the transportation system on the basis of public-private partnership. The mechanism of public-private partnership is reaching a new level, which is associated with digital investment management technologies. Public-private partnership models are a reliable tool in the transportation market. Many issues, including the agreement of the conditions of carriage, are being digitized. The purpose of the study is to determine the public and private foundations for the development of partnership in the transport sector.

Keywords: public-private partnership agreement; private partner; public partner; financier; investment; project financing.

В целях развития инвестиционной деятельности [7, стр. 134] в транспортной сфере актуально применение различных моделей публично-частного партнерства (далее — ПЧП) в условиях цифровизации. Прежде всего требуется совершенствовать меры защиты прав инвесторов. Инвестиционные отношения на транспорте — важнейшее направление, связанное с использованием моделей ПЧП.

Публично-частное партнерство дает возможность как частным партнерам, так и публично-правовым образованиям реализовать себя в сфере социально-значимых проектов. Публичный и частный партнеры осуществляют совместную инвестиционную деятельность.

Тем самым реализуются проекты в транспортной сфере, связанные с вложениями в инфраструктуру транспортных организаций. Инвестор при этом вправе передать свои права иным лицам. Он может выступать в роли покупателя имущества, а также — концедента, кон-

цессионера, арендодателя, лизингодателя и др. Финансовая сторона инвестиционной деятельности на транспорте связана с предоставлением бюджетных кредитов, государственных гарантий и обязательств.

В настоящее время немаловажно отметить, что применение отдельных механизмов ПЧП в транспортной сфере недостаточно. Федеральный и региональный инвестиционные фонды могут стать со стороны публичного партнера основой для привлечения средств в проекты. Инициатором проекта могут быть российские юридические лица, зарубежные участники могут лишь софинансировать проект ПЧП. Могут быть использованы такие модели ПЧП: «приобретение — строительство — эксплуатация», «строительство — владение — эксплуатация», «строительство — владение — эксплуатация — передача» и др. Частные инвесторы привлекаются в проект в соответствии с Федеральным законом от 28 ноября 2011 г. № 335 «Об инвестиционном товариществе». В транспортной сфере реализуется порядка 15% проектов ПЧП. «Привлечение финансовых средств для развития инфраструктурных проектов — одна из задач государства. Одним из существующих способов привлечения средств частного сектора является механизм ГЧП [государственно-частного партнерства]. Данный механизм позволяет инвестировать и управлять государственной (муниципальной) собственностью» [3].

Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в значительной мере учитывает интересы не только публичного партнера, но и частного. Законом допускается возможность залога на объект соглашения при финансировании проекта. В Законе содержатся завышенные требования к частному партнеру, например, отсутствуют льготы, связанные с участием в конкурсе на право заключения соглашения. Риски, связанные с участием в партнерстве, подчас перевешивают преимущества. Одной из проблем также является недостаточный уровень конкурентоспособности на рынке транспортных услуг. Это касается и внутренней ситуации и возможности конкурировать на мировом рынке. Зачастую модели ПЧП на железнодорожном транспорте связаны с освоением месторождений и строительством дорог необщего пользования.

Проекты ПЧП в транспортной сфере должны быть взаимоувязаны с транспортной стратегией.

Частным партнером по определению может быть только российское юридическое лицо, передача объекта соглашения, даже, если в проект привлекается иностранное финансирующее лицо, в частные руки означает, что объект соглашения не выбывает из Российской Федерации. Еще одним плюсом является вложение средств в реальные, а не портфельные инвестиции. Это проекты с длительными сроками окупаемости.

Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» создает проверенную схему финансирования транспортной отрасли, сами концессионные соглашения являются разновидностью соглашений о ПЧП. Тем самым снижаются издержки публичного партнера на инфраструктуру, которая передается под управление частного партнера. Концессионная модель [4] является механизмом аренды на длительные сроки с инвестиционными условиями. Инвестиционная составляющая механизма концессии и соглашение о последующей поэтапной эксплуатации объекта должны создавать условия для реализации транспортных проектов, например, связанных с перевозкой грузов или пассажиров. Но концессионер или частный партнер, выполнив основное соглашение, может приступить к стадии эксплуатации только после прохождения конкурса или получения свидетельства об осуществлении перевозок. Концессионная модель может исключаться на стадии эксплуатации.

Концессия является разновидностью инвестиционных соглашений и одной из моделей ПЧП. В концессию часто передается то, что нельзя приватизировать. Так, объектами концессии не выступают земельные участки и недра. В период действия соглашения о ПЧП инвестор должен быть защищен от неблагоприятного изменения законодательства [5].

Само соглашение о ПЧП содержит в себе юридические конструкции различных договоров и обязательств. Помимо гражданско-правовых элементов соглашения, в него включаются финансово-правовые обязательства и административно-правовые договоры.

Проекты в сфере ПЧП являются инструментом демонополизации рынка, о чем свидетельствует возможное снижение цен на рынке транспортных услуг при реализации конкурсных процедур в рамках

ПЧП. В целом, концессия является разновидностью ПЧП, модели «строительство — передача — эксплуатация». Модели ПЧП проявляют изъяны за счет нечеткого распределения прав инвестора и заказчика, так как финансово-правовые акты иногда не взаимоувязаны и не согласованы с развитием проектов в рамках ПЧП.

Кроме того, важно согласовать между собой акты транспортного и инвестиционного законодательства, например, развития морских портов по так называемому «роттердамскому образцу», при котором порт тесно связан с железнодорожными узлами и логистическими комплексами. В свою очередь развитие морских портов связано с внедрением нового механизма планирования и управления транспортом на основе дорожных карт, сбалансированных графиков, геоинформационных транспортных систем. В транспортной стратегии финансирование транспортного комплекса обозначено как повышение доступности кредитных ресурсов, стимулирования лизинговой деятельности, использование транспортных облигаций. В управлении портовым хозяйством также предлагается использовать модели ПЧП.

Распространенной формой инвестирования в транспортные проекты в настоящее время выступают концессионные соглашения как разновидность ПЧП [6, стр. 184]. Концессионер создает объект и приобретает право его эксплуатации на весь срок окупаемости инвестиций, затем передает его в собственность концедента. Если планируется передача объекта в частную собственность, то заключаются соглашения о ПЧП. При реализации концессии создается управляющая компания.

Существуют примерные (типовые) концессионные соглашения в отношении автомобильных дорог и объектов, с ними связанных; объектов трубопроводного транспорта; морских и речных портов, морских и речных судов; аэродромов и связанных с ними объектов; гидротехнических учреждений; объектов, связанных с передачей тепловой и электрической энергии; объектов коммунального хозяйства; метрополитена и иного общественного транспорта. Объект концессионного соглашения не подлежит отчуждению и передаче в залог. На основе концессионных соглашений осуществляются бюджетные инвестиции. «Можно выделить следующие особенности инвестирования в объекты железнодорожного транспорта: заинтересованность государства и частного бизнеса в стимулировании инвестиционного

процесса в силу зависимости экономической безопасности хозяйствующих субъектов от уровня развития перевозочного процесса; централизация источников инвестиционных ресурсов и их дальнейшее распределение по филиалам и структурным подразделениям; необходимость постоянного направления больших объемов инвестиций в объекты инфраструктуры на всем протяжении железнодорожных линий; большой срок окупаемости инвестиционных проектов, направленных на развитие транспортной инфраструктуры» [1, стр. 32].

В настоящее время информационные технологии становятся объектами соглашений о публично-частном партнерстве. При этом публичный партнер должен быть реальным правообладателем. Частный партнер приобретает информационные технологии на срок эксплуатации объекта соглашения. Сам публичный партнер может владеть информационными технологиями на основе сублицензии. Привлекая финансирующее лицо в проект, частный партнер также может брать на себя обязательства по созданию информационных технологий, например, в транспортной сфере.

Условия соглашения могут переписываться в автоматическом режиме на основе кодирования. Речь идет о реализации смарт-контрактов в соглашениях о ПЧП.

Основой для подобных контрактов становятся блокчейн-платформы. Количество смарт-контрактов в транспортной сфере возрастает, в том числе в связи с применением соглашений о ПЧП. Смарт-контракт ускоряет перевозки. Например, ОАО «РЖД» и Дальневосточное морское пароходство планируют использование смарт-контракта при организации грузовых перевозок по маршруту Санкт-Петербург — Владивостокский морской торговый порт.

Смарт-контракт заключается на основе криптографических протоколов и реализуется на платформах распределенных реестров. Происходит обмен информацией в бизнес-процессах в автоматическом режиме, при этом технология блокчейн создает возможность исключить искажение информации между участниками перевозки. Основой исполнения смарт-контракта является программный код. Кроме того, смарт-контракт создает возможность отслеживания исполнения контракта в автоматическом режиме и ускоряет способы получения информации.

На Октябрьской железной дороге смарт-контракты впервые протестировали в 2018 г. Информация поступала на платформу распределенного реестра данных с информационных систем РЖД, в том числе с ЭТРАН (электронной транспортной накладной). Данные об отправлении и прибытии поездов поступали автоматически на блокчейн-платформу. Все данные информационных систем РЖД поступали в распределенный реестр.

В 2019 г. новые операции — смарт-контракты — протестировали между станциями Предпортовая и Новый Порт, а в 2020 г. на основе смарт-контрактов было организовано сопровождение контейнерных поездов на нескольких маршрутах. Внедрение смарт-контрактов включало в себя 9 железных дорог и 16 маршрутов. Считается, что «функционал смарт-контракта, разработанного в РЖД, уже позволяет отслеживать более чем 60 технологических операций. В их числе — процессы, предполагающие возникновение финансовой ответственности между сторонами либо определяющие объем обязательств. Это позволяет вести взаиморасчеты с помощью смарт-контракта. Все данные отображаются по ходу перевозки на блокчейн-платформе. Количество терминалов, технологическое оснащение которых позволяет участвовать в проекте, также увеличивается. Программное обеспечение доработают, и возможности смарт-контракта расширятся. Он станет функционировать в автоматическом режиме, будет самоисполняемым» [URL: <https://rzddigital.ru/projects/smart-kontrakt-uskoryaet-zheleznodorozhnye-perevozki?ysclid=leg1xpy6qm638051751>].

Таким образом, внедрение смарт-контрактов снижает издержки, связанные с перевозкой, претензионная работа, судебные издержки и штрафы — все в прошлом. Так как прозрачность операций налицо, третьи лица исключены из заключения и исполнения сделки. Планируется через несколько лет безакцепно списывать с участников сделки платежи и штрафы. «Широкое распространение смарт-контрактов в России сдерживает отсутствие нормативной базы. Скорее всего, порядок заключения и использования таких договоров в ближайшие несколько лет регламентируют. Решение юридических вопросов ускорит широкое распространение смарт-контрактов в международной торговле. Сейчас технология востребована для организации перевозок на трансграничных маршрутах, в том числе между Китаем и

Европой» [URL: <https://rzdigital.ru/projects/smart-kontrakt-uskoryaet-zheleznodorozhnye-perevozki?ysclid=leg1xpy6qm638051751>].

Итак, количество смарт-контрактов в транспортной сфере будет возрастать, включая соглашения о ПЧП. Инвестиционная модель ПЧП дает значительные преимущества в связи с привлечением денежных средств финансирующего лица. Это в полной мере касается как заключения, так и исполнения соглашения о ПЧП на основе смарт-контрактов.

Модели ПЧП создают большие преимущества по финансированию; договорными соглашениями на основе смарт-контрактов здесь выстраиваются отношения между публичными партнерами, частными партнерами, инвесторами.

Подобные «партнерские» соглашения особенно важны при реализации социально значимых проектов. Особенно, это важно для публичного партнера, который не в состоянии профинансировать весь проект, но он создает благоприятные условия для инвестиций. Юридические признаки публично-частного партнерского соглашения: концессуальный, возмездный, взаимный, двусторонний, срочный договор.

Соглашения о ПЧП приравниваются к простой письменной форме сделки, если совершаются в распределенных реестрах. Тогда язык программного кода выражает юридическое согласие сторон. Это способствует упрощению применения технологических процессов в соглашениях о ПЧП на транспорте. Подобные контракты могут исполняться на биржах транспортных услуг [2, стр. 169].

Проект соглашения о ПЧП, как правило, предлагает публичный партнер. Сведения о передаваемом имуществе становятся существенным условием договора. Публичный партнер и проектная компания заключают соглашение, связанное с владением, строительством и реконструкцией объектов транспортной инфраструктуры, подписывая его электронной подписью. Выбор модели ПЧП связан с функцией, которую оно реализует: владение, строительство, реконструкция, эксплуатация.

ОАО «РЖД» основные технологические процессы встраивает в информационные процессы обработки данных, используя в том числе блокчейн-платформы и модели цифрового построения транспортно-логистических систем.

Как правило, частные партнеры привлекают для реализации проекта институционального инвестора. В настоящее время ОАО «РЖД» реализуют поэтапно переход на цифровую железную дорогу до 2025 г. Проект «Цифровая железная дорога» должен дать возможности расширения и улучшения качества транспортно-логистических услуг на основе применения цифровых технологий. ОАО «РЖД» создает единое информационное пространство на основе работы информационных систем для стимулирования применения сквозных технологий цифрового моделирования для организации и осуществления перевозок.

Должны быть созданы и отлажены цифровые сервисы взаимодействия с биржами транспортных услуг. Это даст возможность еще шире использовать соглашения о ПЧП, что обозначено в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

Информационные сервисы должны быть доступны и широко использоваться для реализации транспортных проектов на основе ПЧП. Речь идет также о создании единой операционной системы управления транспортной перевозкой. Что облегчит и заключение соглашений о ПЧП.

Необходимо совершенствование публично-правовых основ партнерства, т.е. прежде всего транспортного законодательства, особенно в сфере мультимодальной перевозки грузов, для применения моделей ПЧП с использованием цифровых технологий. Юридически необходимо обеспечить также условия развития коммерческой инфраструктуры рынка транспортных услуг для заключения соглашений о ПЧП, что создаст конкурентную среду в сфере транспортной перевозки.

Литература

1. Беряков, С. Н. Повышение эффективности работы железнодорожного транспорта на основе совершенствования системы управления инвестиционной деятельностью : автореф. дис. экон. наук. — Москва, 2016.
2. Дмитриев, А. В. Цифровизация транспортно-логистических услуг на основе применения технологии дополненной реальности // Вестник ЮУрГУ. — 2018. — Том 12. — С. 169—178.
3. Смышляев, А. В. Институциональные особенности государственно-частного партнерства: современный взгляд // Государственная власть и местное самоуправление. — 2022. — № 12.

4. Смирнова, В. В. Правовые основы применения концессионной модели в транспортной сфере / В. В. Смирнова, С. А. Правкин // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 2(42). — С. 69—76.
5. Касаткина А. А. Иностранные инвестиции и способы их привлечения в национальную экономику // КонсультантПлюс.
6. Холодкова, Ю. С. Понятие и правовая природа концессионных соглашений // Вестник Томского государственного университета. — 2016. — № 405.
7. Правкин, С. А. Правовые основы реализации проектов по инвестированию в железнодорожную структуру / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 4(32). — С. 134—139.

Протас Елена Васильевна,

доктор педагогических наук, кандидат юридических наук, профессор кафедры «Теория права, гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Тарасенко Юрий Александрович,

кандидат юридических наук, доцент кафедры «Теория права, гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

**Теоретико-правовые проблемы недействительности
смарт-контракта**

Аннотация. Появление новых явлений в общественной жизни отражается и на правовой сфере. Перед правом встают задачи по осмыслению и последующей адаптации новых институтов в правовую систему. В настоящее время одним из таких наиболее заметных явлений выступает смарт-контракт. В самом общем виде смарт-контракт представляет собой возможность заключения и исполнения договора посредством взаимодействия совокупности компьютерных терминалов, каждый из которых содержит определенную часть кода, в котором отражаются условия договора, изменение которого невозможно одной

из сторон без согласования со всеми терминалами системы. В связи с тем, что условия договора отображаются в виде программного кода, возникает вопрос о допустимости применения к ним возможностей правового регулирования в части признания недействительными таких условий.

Ключевые слова: смарт-контракт; сделка; недействительность сделки; порок воли; условия договора; договорное право.

Elena V. Protas,

doctor of Pedagogical Sciences, Candidate of Law, Professor
of the Department «Theory of Law, Civil Law and Civil Procedure»
of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)

Yuri A. Tarasenko,

PhD in Law, Associate Professor of the Department of «Theory of Law,
Civil Law and Civil Procedure» of the Law Institute
of the Russian University of Transport (MIIT)

Theoretical and legal problems of invalidity of a smart contract

Abstract. The emergence of new phenomena in public life is reflected in the legal sphere. The law faces the challenges of understanding and subsequent adaptation of new institutions into the legal system. Currently, one of the most notable phenomena is the smart contract. In its most general form, a smart contract is an opportunity to conclude and execute a contract through the interaction of a set of computer terminals, each of which contains a certain part of the code that reflects the terms of the contract, which cannot be changed by one of the parties without agreement with all terminals of the system. Due to the fact that the terms of the contract are displayed in the form of a program code, the question arises about the permissibility of applying the possibilities of legal regulation to them, in terms of invalidating such conditions.

Keywords: smart contract; transaction; invalidity of transactions; vice of will; contract terms; contract law.

Смарт-контракты — новое явление современной действительности. В общем виде суть последнего в том, что информация об услови-

ях контракта зашифрована определенным протоколом и хранится на разных компьютерах, объединенных в единую сеть и связанную с единым сервером. Технология хранения и обмена данными в процессе заключения и исполнения таких контрактов получила наименование блокчейн (*blockchain*).

Закономерен вопрос — находится ли в правовом поле это явление?

В связи с тем что смарт-контракты активно используются при совершении сделок, логично проанализировать, насколько технология блокчейн способна быть применима к категории «сделка» (договор).

Анализ известной отечественной литературы по данному вопросу показывает, что подавляющее большинство работ касается технических аспектов. Правовая проблематика затрагивается в небольшом количестве публикаций [1, стр. 122].

Поскольку смарт-контракты фактически существуют, а правового регулирования нет, возникает ряд проблем, одной из которых является рассмотрение возможности применения последствий недействительности сделок к таким контрактам.

Если рассматривать смарт-контракт в качестве сделки, то неизбежно следует прийти к выводу, что к таким сделкам надлежит применять все институты, регулирующие сделки (в том числе и связанные с ее недействительностью). Надо отметить, что до настоящего времени среди специалистов-юристов так и не сложилось какого-либо консенсуса о применимости к смарт-контрактам единых положений о сделках [2].

Теория гражданского права, говоря о недействительности сделок [3], выделяет четыре основания, без которых сделка может быть признана не имеющей юридической силы:

- а) законность ее содержания;
- б) совершение сделкоспособными субъектами;
- в) соответствие воли и волеизъявления субъектов сделки;
- г) соблюдение формы сделки.

В юридической литературе появились работы, в которых стали анализироваться указанные выше основания. В частности, было отмечено, что если распространять на смарт-контракты правовые последствия недействительности сделок, то существует риск заключения сделок в отношении объектов, ограниченных в обороте, и сделок с недееспособными лицами [4, стр. 365].

В настоящей статье попытаемся взглянуть на проблему недействительности смарт-контрактов с точки зрения соответствия воли лица, заключающего смарт-контракт, его волеизъявлению, а также проблеме толкования условий такого контракта.

Смарт-контракт невозможно записать в привычной нам форме — его содержанием являются математические и программные алгоритмы. Этот язык доступен только специалистам по программному обеспечению, но никак не правоведам. Отсюда следует вопрос — как установить правильность восприятия сторонами тех или иных условий договора, выраженных на языке алгоритма сторонами контракта?

В научной литературе предлагается параллельное использование записи алгоритмов и обычной текстовой формы условий традиционного договора [5 стр. 152].

Такое решение возможно. Но оно потребует наличия каждый раз, когда возникает вопрос о том или ином условии (его предмете, содержании и т.п., наряду с юристом, специалиста по программированию. То же можно сказать и про судебный процесс — суд должен иметь в штате своего эксперта (для быстроты рассмотрения). Возможно, конечно, использовать институт экспертизы, приглашая независимого специалиста, но это серьезно скажется на времени рассмотрения таких споров.

Отдельного осмысления требует вопрос о содержании самого программного кода. В отличие от договора, содержанием которого будут условия с соответствующими правами и обязанностями сторон, программный код, описывающий условия контракта, подразделяется на часть, отвечающую за собственно юридические условия, и на часть техническую, поддерживающую работу самого алгоритма. Ошибка может заключаться как в технических, так и в «юридических» частях кода. Это способно повлиять на правильную работу всего алгоритма. Разобраться в том, какая часть дает ошибку (техническая или юридическая) и к какому результату это приводит в конечном счете, способен только технический специалист.

Насколько программный код способен адекватно отобразить условия договора? Возможно существование нескольких вариантов такого кода? Если да, то как это повлияет на толкование самого договора? Иными словами, если алгоритм описывает содержание какого-либо условия договора, в отношении которого у сторон возникает разное

понимание его действия, приводит ли подобное к признанию недействительности самого алгоритма? Такой вопрос приводит к расширенному пониманию соотношения части кода и условий договора. Являются ли условия договора тождественными самому коду? Если да, то толкованию будут подвергаться не столько условия договора, сколько лежащий в его основе код. Для этого необходим специалист по программному обеспечению.

Является ли код всего лишь отражением условий договора? Иными словами, что первично — код или условия договора? Если исходить из того, что сначала стороны создают условия договора, которые затем описываются на машинном языке, то при таком подходе первичным будут условия договора.

В том случае, если машинный код способен отразить условия только в каком-либо заданном (изначальном) варианте, то скорее всего, код будет первичным, поскольку условия могут быть выражены различным образом, а код только одним. В свою очередь, это означает, что условие, выраженное на языке кода, будет общим для всех в части его понимания. То есть в этом случае снимается вопрос толкования. При этом обратим внимание на следующий момент: насколько код способен отразить всю полноту того или иного условия договора? Вероятно, этот вопрос следует адресовать соответствующим специалистам по машинному языку.

Представляется, что программный код необходимо правильно перевести на язык юридического документа. На этом этапе больше всего возможно расхождение в вопросах толкования. Если код описывает то или иное условие, но последнее в договоре выражено не совсем точно (или слишком широко или наоборот — слишком узко). Такое неточное выражение условия в договоре способно породить заблуждение какой-либо стороны. В результате получается следующая ситуация: условие машинного кода не соответствует содержанию юридического условия, выраженного в договоре.

В конечном счете, мы приходим к вопросу, можно ли признать часть кода недействительным? Основанием такого признания будет являться порок воли лица, т.е. когда сделка совершается под влиянием заблуждения (ст. 178 ГК РФ).

Литература

1. Трунцевский, Ю. В. Смарт-контракт: от определения к определенности / Ю. В. Трунцевский, В. В. Севальнев // Право. Журнал Высшей школы экономики. — 2020. — № 1.
2. Мамаева, Н. В. Смарт-контракты // Наука и образование сегодня. — 2018. — № 4 (27).
3. Тузов, Д. О. Теория недействительности сделок: опыт российского права в контексте европейской правовой традиции. — Москва : Статут, 2007.
4. Шайдуллина, В. К. Проблемы правового регулирования использования смарт-контрактов // Балтийский гуманитарный журнал. — 2019. — Том 8. — № 1 (26).
5. Селезнева, П. Ю. Проблемы разрешения споров по договорам с использованием смарт-контрактов / П. Ю. Селезнева, А. В. Лошкарев // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. — 2020. — № 4-5 (44).

Рудакова Елена Николаевна,

доктор политических наук, доцент, заведующая кафедрой
«Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического
института Российского университета транспорта (МИИТ)

Волков Владимир Федорович,

кандидат военных наук, доцент, доцент кафедры «Таможенное право
и организация таможенного дела» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Направления административно-правового обеспечения таможенных органов в области транспортно-логистической деятельности

Аннотация. В статье раскрыты основные направления административно-правового обеспечения транспортно-логистической деятельности таможенных органов Российской Федерации, основные общесистемные проблемы развития экспорта транспортных услуг в Российской Федерации, основные нормативные акты, регулирующие внешнеэкономическую деятельность.

Ключевые слова: внешнеэкономическая деятельность; таможенная граница; перевозчик; транспортная логистика; транспортные услуги.

Elena N. Rudakova,

doctor of Political Sciences, Head of the Department
«Customs law and organization of customs affairs» of the Law Institute
of the Russian University of Transport (MIIT)

Vladimir F. Volkov,

PhD of Military Sciences, Associate Professor of the Department
«Customs law and organization of customs affairs» of the Law Institute
of Russian University of Transport (MIIT)

Directions of administrative and legal support of customs authorities in the field of transport and logistics activities

Abstract. The article reveals the main directions of administrative and legal support for the transport and logistics activities of the customs authorities of the Russian Federation, the main system-wide problems of developing the export of transport services in the Russian Federation, the main regulations governing foreign economic activity.

Keywords: foreign economic activity; customs border; carrier; transport logistics; transport services.

В современных условиях рыночных отношений, в условиях тотальных санкций со стороны западных недружественных государств Российская Федерация осуществляет таможенное регулирование преимущественно экономическими методами, опираясь на нормы права, в том числе и международные. Поэтому современное таможенное законодательство и органы таможенного дела должны делать все возможное, чтобы создавать благоприятные условия для перемещения товаров через таможенную границу, упрощения и ускорения проведения таможенных процедур.

Внешняя торговля товарами занимает важное место в экономике Российской Федерации, что вызывает необходимость правового регулирования, т.е. соответствующего вмешательства государства в процесс перемещения товаров и транспортных средств международной

перевозки через таможенную границу. Такое вмешательство государства обусловлено не только экономическими интересами, но и обеспечением общественной безопасности, охраны общественной собственности, выполнением международных обязательств и т.д.

Наличие указанных обстоятельств делает необходимым установление определенного порядка, в соответствии с которым товары и транспортные средства международной перевозки перемещаются через таможенную границу ЕАЭС.

Логистика во внешнеэкономической деятельности существенно отличается от логистики внутри страны, ведь необходимо решать целый ряд проблем не только в России, но и за границей. Логист должен владеть иностранными языками, досконально разбираться в законодательстве, уметь спланировать и организовать логистическую инфраструктуру. Управление логистикой во внешнеэкономической деятельности подразумевает целый ряд задач и функциональных обязанностей: транспортные и экспедиторские услуги; мультимодальные перевозки; подготовку сопроводительных и таможенных документов; управление и отслеживание складской деятельности; планирование (оперативное и стратегическое) работы логистической системы; поиск оптимальных вариантов распределения материальных ресурсов; управление справочными, информационными и сервисными услугами; ведение материально-технической базы.

Все эти обязанности ложатся на логиста или на транспортно-логистическую компанию, которая предоставляет услугу аутсорсинга внешнеэкономической деятельности.

Основные общесистемные проблемы развития экспорта транспортных услуг в Российской Федерации состоят в следующем:

— недостаточный уровень эффективности логистики и качества транспортных услуг в условиях высокого уровня конкуренции на мировом рынке транспортно-логистических услуг;

— значительно уступающий международному уровень внедрения электронных транспортно-сопроводительных документов в деятельности транспортно-логистических операторов (накладные, разрешения на осуществление международных автоперевозок и др.);

— низкий уровень использования транзитного потенциала, обусловленный как недостаточно эффективной логистикой, административными барьерами и сложными процедурами при транзите, так и

недостаточностью мер по формированию грузовой базы, в том числе за счет переключения транзитного грузопотока на маршруты, следующие через территорию РФ;

— недостаточный объем инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры.

К сожалению, одной из проблем анализа деятельности таможенного перевозчика является отсутствие полномасштабных статистических данных: таможенная статистика лишь дает фрагментарную информацию, которая не позволяет в должной мере оценить масштабы и эффективность деятельности таможенных перевозчиков. Институт таможенного перевозчика административно не входит в систему ФТС России, являясь формально независимой структурой, поэтому ФТС России ведет главным образом учет количества зарегистрированных перевозчиков без подробного экономического анализа их деятельности. В будущем еще предстоит выстроить грамотную, комплексную и прозрачную систему показателей учета их работы.

В российском законодательстве пока не урегулированы вопросы осуществления мультимодальных перевозок, что тормозит развитие экспорта транспортных услуг таможенных перевозчиков и для всех участников логистической цепочки.

Большинство проблем транзита грузов возникает из-за отсутствия согласованности и гармонизированности требований к документообороту различных видов транспорта, а также требований и документов различных государственных контрольных органов, что напрямую сказывается на конкурентоспособности транзита через Россию.

К основным нормативным актам, регулирующим внешнеэкономическую деятельность, в том числе логистическую, относятся:

1) Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза) — регулирует перемещение товаров через таможенную границу ЕАЭС, которое осуществляется в местах перемещения товаров через таможенную границу в пунктах пропуска через государственные границы государств — членов ЕАЭС, т.е. осуществляется ввоз товаров на таможенную территорию ЕАЭС или вывоз товаров с таможенной территории ЕАЭС, дает определение понятию «перевозчик».

2. Федеральный закон от 3 августа 2018 г. 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в

отдельные законодательные акты Российской Федерации» — устанавливает особенности таможенного регулирования в Российской Федерации в соответствии с положениями таможенного законодательства таможенного союза и содержит положения, отражающие отсылочные нормы Таможенного кодекса ЕАЭС, согласно которым регулирование ряда правоотношений, либо установление дополнительных условий, требований или особенностей нормативного правового регулирования должно определяться на уровне национального законодательства государств — членов ЕАЭС.

3. Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» — регулирует отношения, возникающие при разработке, принятии, применении и исполнении обязательных требований к продукции или к связанным с ними процессам проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации.

4. Федеральный закон от 18 июля 1999 г. № 183-ФЗ «Об экспортном контроле» — устанавливает принципы осуществления государственной политики, правовые основы деятельности органов государственной власти РФ в области экспортного контроля, а также определяет права, обязанности и ответственность участников внешнеэкономической деятельности.

5. Федеральный закон от 4 января 1999 г. № 4-ФЗ «О координации международных и внешнеэкономических связей субъектов Российской Федерации» и ряд других.

Таким образом, вышеперечисленные нормативные правовые акты регулируют не только функционирование внешнеторговых логистических систем, но и внешнеэкономические отношения в целом, так как внешнеторговая логистика является неотъемлемой частью внешней экономики, и берет на себя масштабную задачу по обеспечению товарного взаимодействия на континентальном и межконтинентальном уровне.

Семичева Анастасия Сергеевна,
кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Правовое
обеспечение государственного управления и экономики»
Юридического института Российского университета транспорта
(МИИТ)

Правовые проблемы в государственном управлении на транспорте

Аннотация. В статье рассматривается и анализируется ряд нормативных правовых актов, направленных на правовое регулирование транспортной системы в Российской Федерации. Автором делается вывод, что законодательство в области правового регулирования транспортной системы страны перенасыщено правовыми проблемами как в виде пробелов, так и в виде коллизий, которые требуют своего устранения, ввиду чего предлагается ряд законодательных поправок. На основе анализа правового регулирования транспортной системы в России автор приходит к выводу о необходимости сокращения числа нормативных правовых актов в данной сфере посредством их консолидации основным образом в кодексах, а в случае невозможности такового требуется предусмотреть в них прямую ссылку на определенный подзаконный акт, а также обосновывается необходимость объединения всех технических правил грузоперевозок железнодорожным транспортом в единый правовой акт — технический регламент.

Ключевые слова: транспортная система; правовое регулирование, грузоперевозки; транспортная отрасль; правовые проблемы; технический регламент.

Anastasia S. Semicheva,
PhD in Law, Associate Professor of the Department «Legal Support
of Public Administration and Economics» of the Law Institute
of Russian University of Transport (MIIT)

Legal problems in state management in transport

Abstract. The article discusses and analyzes a number of legal acts aimed at the legal regulation of the transport system. The author concludes

that the legislation in the field of legal regulation of the country's transport system is oversaturated with legal gaps, both in the form of gaps and in the form of conflicts that need to be eliminated, which is why a number of legislative amendments are proposed. Based on the analysis of the legal regulation of the transport system in Russia, the author comes to the conclusion that it is necessary to reduce the number of legal acts in this area, by consolidating them mainly in codes, and if this is not possible, to provide in them a direct reference to a certain by-law, and also substantiates the need to combine all the technical rules of cargo transportation by rail into a single legal act — the technical regulation.

Keywords: transport system; legal regulation; cargo transportation; transport industry; legal problems; technical regulations.

Проблемы последних лет, вызванные чередой катаклизмов, изначально связанных с периодом распространения пандемии, а затем и изменениями в геополитической ситуации по всему миру, в значительной степени сказались на транспортной отрасли, которая до настоящего времени пребывает в кризисном положении, существенным образом отражаясь на экономике нашей страны в целом. Объясняется это тем, что транспортная отрасль является ключевой в здоровом развитии практически любого государства в современном экономическом пространстве. В связи с этим нормы, направленные на правовое регулирование данной сферы, в последние годы, неоднократно подвергались изменениям, что породило новую проблему, выраженную в наличии обширной правовой базы, затрудняющей правоприменение.

Вектор развития транспортной системы задан Федеральной целевой программой — Модернизация транспортной системы России, основу которой составляют принципы и механизмы реализации, закрепленные в Федеральном законе «О транспортной безопасности», определившем единый порядок построения системы обеспечения транспортной безопасности.

Следует особым образом подчеркнуть, что правовое регулирование транспортной системы представлено огромнейшим числом правовых актов, обладающих разной юридической силой, что не относится к его положительным моментам.

Анализируя общую структуру органов исполнительной власти в данной сфере, в первую очередь следует выделить Минтранс России,

которым возглавляются федеральные агентства и службы по видам транспорта.

Полномочия указанных структур в соответствии с утвержденной политико-экономической направленностью имеют своей целью поддержание единого транспортного пространства страны посредством решения комплекса задач по совершенствованию предоставления транспортных услуг, сокращению издержек и т.д. Соответственно, управление транспортом осуществляется обособлено для каждой отрасли: воздушный транспорт; автотранспорт; железнодорожный транспорт; метрополитен; водный транспорт; электротранспорт.

Федеративное устройство России предполагает осуществление управления в данной области на региональном уровне, неэффективность которого ведет к застою в развитии всей отрасли. В частности, отсутствие надлежащего правового регулирования транспортной системы в регионах ведет к уменьшению роста валового регионального продукта, сокращению экономических связей с другими субъектами РФ, что в итоге приводит к снижению показателей социально-экономической сферы.

Обширный комплекс законодательства не характеризуется качеством проработанности формулировок правовых норм, которые в большинстве случаев носят поверхностный и обтекаемый характер. В частности, Федеральный закон «О транспортной безопасности» не отражает полноты всех приведенных определений. Так, определение «транспортная безопасность», приведенное в ст. 1, не содержит хотя бы примерного перечня мер, которые должны быть применимы при ее осуществлении. Полагаем, что его требуется изменить и изложить в следующей редакции: «транспортная безопасность — состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, посредством организации и осуществления субъектами транспортной безопасности комплекса специальных мер информационного, технического, охранного характера в области обеспечения общественного порядка и безопасности на различных видах и объектах транспорта».

Не совсем логичным выглядит и определение «подразделения транспортной безопасности», где не приводится описания юридических лиц, на которые ссылается законодатель, конкретных субъектов, деятельность которых непосредственным образом направлена на обеспечение транспортной безопасности.

Правовой анализ данного Закона и иных подзаконных актов позволяет найти и иные противоречия. Например, в ст. 12.2 Закона указано, что на субъектов транспортной инфраструктуры (юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица) и перевозчиков (юридические лица или индивидуальные предприниматели) возложена организация досмотра, наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности, при этом отсутствует порядок проведения указанных мероприятий, а также вид проводимого досмотра. Невозможно в данном случае и обратиться к нормам административного законодательства, которое рассматривает данную меру исключительно в разряде принуждения со стороны государственных структур, к числу которых не относит ни перевозчиков, ни иных субъектов транспортной инфраструктуры.

Полагаем, что требуется конкретизировать вид досмотра и перечень субъектов, наделенных правом на его осуществление, в частности, «досмотр физических лиц, транспортных средств, грузов, багажа, почтовых отправлений, ручной клади, личных вещей и другим материальных объектов». Субъекты, которые вправе его осуществлять:

— работники, обеспечивающие транспортную безопасность на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве;

— работники транспортной инфраструктуры, включенные в состав быстрого реагирования;

— работники, осуществляющие наблюдение в целях обеспечения транспортной безопасности;

— работники, управляющие транспортными средствами в целях обеспечения безопасности.

Много коллизий правовых норм возможно найти во всем комплексе законодательства, регламентирующего транспортную систему страны. Не только субъекты предпринимательской деятельности, но и практически каждый человек хотя бы раз в своей жизни сталкивается с необходимостью перевозки багажа или иного рода грузоперевозками железнодорожным транспортом, что приобрело особую актуальность ввиду закрытия части воздушного пространства в последний год. Однако, как показывает правовой анализ норм гражданского законодательства, в частности, ст. 796 ГК РФ и ст. 118 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, законодатель не привел к единообразию основания освобождения перевозчика от ответ-

ственности за утрату, недостачу или порчу груза, исключая в первом случае презумпцию невиновности перевозчика с аналогично указанной в Уставе конкретикой.

Дискуссионным в доктрине является вопрос о правовой природе договора перевозки грузов. Объясняется это тем, что в соответствии с гл. 39 ГК РФ сущность данного рода соглашений непосредственно связана с оказанием услуг. Однако в ряде нормативных правовых актов используемые законодателем конструкции, содержащие понятие «работы» делают его относимым к договорам подряда, что неверно и вносит путаницу в правовое регулирование перевозки грузов. В частности, данную проблему возможно наблюдать на примере ст. 22 Устава.

Таким образом, экономическое развитие страны находится в неразрывной связи с транспортной системой, что видится вполне обоснованным, ведь транспорт обеспечивает потребности ее отраслей и населения в оперативном перемещении грузов, пассажиров, без нее невозможно нормальное развитие как производственной, так и непромышленной сферы. Представляя обслуживающую отрасль, она одновременно играет ключевую роль в развитии регионов, позволяя связать производство и потребителя, что вполне логично, поскольку отсутствие надлежащего правового регулирования транспортной системы в регионах ведет к уменьшению роста валового регионального продукта, сокращению экономических связей с другими субъектами РФ и по итогу приводит к снижению показателей социально-экономической сферы. Экономические катализмы последних лет подорвали нормальное функционирование данной системы, заставляя государственные структуры оперативно искать выход из сложившейся ситуации посредством разработки как федеральных, так и региональных программ, а также совершенствовать имеющиеся основы ее правового регулирования. В связи с этим нормы, направленные на правовое регулирование данной сферы, в последние годы неоднократно подвергались изменениям, что породило новую проблему, выраженную в наличии обширной правовой базы, затрудняющей правоприменение.

На сегодняшний день следует констатировать, что законодательство в области правового регулирования транспортной системы страны перенасыщено правовыми проблемами как в виде пробелов, так и

в виде коллизий, которые требуют своего устранения. Полагаем, что требуется корректировка определений, приведенных в ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности», ввиду того, что на данный момент они представлены в сжатой форме и не отображают необходимой конкретики своей сущности. Востребованным видится приведение в соответствие норм ст. 796 ГК РФ и ст. 118 Устава железнодорожного транспорта РФ в части регламентации оснований освобождения перевозчика от ответственности за утрату, недостачу или порчу груза.

Помимо предлагаемых нами корректировок действующего законодательства видится необходимым сократить число нормативных правовых актов в данной сфере посредством их консолидации основным образом в кодексах, а в случае невозможности такового предусмотреть в них прямую ссылку на определенный подзаконный акт. Указанное сделает применение законодательства в данной сфере значительно проще, возможно что уместным будет являться и всех технических правил грузоперевозок железнодорожным транспортом в единый правовой акт — технический регламент, что исключит проблемы разобщенности правовых норм в данной сфере.

Смирнова Вера Владимировна,

кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры
«Правовое обеспечение государственного управления и экономики»
Юридического института Российского университета транспорта
(МИИТ)

Государственное регулирование предпринимательской деятельности на транспорте

Аннотация. В статье рассматривается государственное регулирование предпринимательской деятельности на транспорте. Определены формы данного регулирования. Рассмотрены методы государственного регулирования и задачи, выполняемые системой государственного регулирования предпринимательской деятельности на транспорте. Обозначены основные нормативные акты, регулирующие предпринимательскую деятельность в области транспортных услуг и

недостаточность данного регулирования. Указаны основные направления государственного регулирования предпринимательской деятельности в транспортной области.

Ключевые слова: транспорт; предпринимательская деятельность; государственное регулирование; лицензирование; тарифы; транспортная безопасность; транспортные услуги.

Vera V. Smirnova,

PhD in Law, Associate Professor of the Department «Legal Support of Public Administration and Economics» of the Law Institute of Russian University of Transport (MIIT)

State regulation of entrepreneurial activity in transport

Abstract. The article deals with the state regulation of entrepreneurial activity in transport. The forms of this regulation are defined. The methods of state regulation and the tasks performed by the system of state regulation of entrepreneurial activity in transport are considered. The main normative acts regulating entrepreneurial activity in the field of transport services and the insufficiency of this regulation are outlined. The main directions of state regulation of entrepreneurial activity in the transport field are indicated.

Keywords: transport, business activity, state regulation, licensing, tariffs, transport security, transport services.

Отношения, связанные с транспортом, в экономике многих стран играют ведущую роль. Велико значение транспорта в развитии современного общества. Особое значение транспорт и транспортная деятельность приобретают в условиях рыночных отношений. Реализуя обмен товарами и оказывая услуги населению, транспорт является и частью инфраструктуры рынка. Кроме того, он является субъектом рынка — перемещающий грузы и пассажиров, продает свои услуги. Транспорт является связующим звеном процесса производства не только внутри России, но и на международной арене. Необходимо максимально использовать возможности и резервы всех видов транспорта, рационально перераспределять между ними перевозки. Транспорт способствует повышению уровня жизни и экономическому ро-

сту. Государственное регулирование предпринимательской деятельности на транспорте важно для обеспечения такого функционирования перевозок, которые будут соответствовать удобству, комфортабельности и в то же время являться безопасными.

Следует различать понятия «государственное регулирование предпринимательской деятельности» и «управление предпринимательской деятельностью». Управление предполагает вертикальную систему подчинения одних лиц и подразделений хозяйствующего субъекта другим, выступающим в качестве органов управления. Управленческая деятельность предполагает предоставление органам управления права на создание, реорганизацию и ликвидацию юридических лиц в отрасли, распоряжение их имуществом, распределение доходов от перевозок, управление перевозочным процессом и т.д. Эти функции осуществляются организациями транспорта самостоятельно, без участия государственных органов. «Регулирование в первую очередь предназначено лишь для уравнивания публичных и частных интересов участников перевозочного процесса» [4, стр. 88]. Регулирование не диктует, что и как делать предпринимателю. Государственное регулирование создает общие правила осуществления предпринимательской деятельности на транспорте, а управление отражает ее специфику для каждого конкретного из самостоятельных участников перевозочного процесса.

С. А. Пыткина и Р. В. Зике отмечают, что «государственное регулирование — вид правового регулирования, связанный с нормотворческой и правоприменительной (правообеспечительной) деятельностью государства; воздействие государственных органов на экономические объекты, процессы и участвующих в них лиц» [5, стр. 38].

Правовое регулирование отношений в сфере предпринимательской деятельности осуществляется законодательством, имеющим комплексный характер. В случае, если они складываются между бизнес-структурами, это носит частноправовой характер. В то же время если они возникают и осуществляются между предпринимателями и государственными органами, они носят публично-правовой характер.

Понятие государственного регулирования, как установления общих правил поведения, содержится в п. 1 ст. 12 Воздушного кодекса Российской Федерации: «Под государственным регулированием использования воздушного пространства понимаются установление

государством общих правил осуществления такой деятельности, а также установление ответственности за нарушения правил использования воздушного пространства» (п. 1 ст. 12).

Основной деятельностью предприятий, действующих на рынке транспортных услуг, является оказание транспортных услуг. Существуют следующие формы государственного регулирования рынка транспортных услуг: 1) правовое регулирование с помощью нормативных правовых актов различного уровня; 2) лицензирование и иное разрешительное регулирование; 3) уведомительный порядок начала осуществления предпринимательской деятельности [7, стр. 182].

Успешное функционирование рынка транспортных услуг и развития предпринимательской деятельности на транспорте обусловлено соответствующими нормативными воздействиями. Регулирование рынка транспортных услуг предполагает сочетание экономических и административных методов воздействия на работу транспорта. Методы регулирования транспортной деятельности можно подразделить на: нормативно-правовые; экономические; комплексные. Нормативно-правовые методы по области своего воздействия, своей направленности могут быть подразделены на определяющие безопасность и регулирующие рынок транспортных услуг (правила дорожного движения, устав автомобильного транспорта, правила перевозок опасных грузов, стандарты по экологической безопасности и т.д.). К методам регулирования рынка транспортных услуг следует отнести: лицензирование; квоты и разрешения (например, для международных перевозок); ограничения (числа компаний, размеров парка и др.) [1]. Нормативно-правовые методы, поскольку их большинство, воздействуют на субъекты транспортной отрасли через те или иные экономические рычаги, в то же время все экономические меры воздействия имеют в своей основе нормативные правовые акты в виде кодексов, законов, указов, положений и т.д.

Учитывая виды транспортных перевозок и специфику предпринимательской деятельности на транспорте, государственное регулирование осуществляется нормами и правилами, установленными большим числом нормативных правовых актов. Формирование нормативной базы предпринимательской деятельности на транспорте является одним из важных инструментов государственного регулирования.

Транспортная стратегия в качестве одной из приоритетных проблем отмечает совершенствование нормативного обеспечения разви-

тия транспортной системы и рынка транспортных услуг. Для этого необходимо создание такой нормативной базы, которая будет способствовать улучшению качества транспортных услуг, обеспечению мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнению ими военно-транспортной обязанности. Необходимо развивать государственно-частное партнерство на основании такого законодательства, которое будет четко распределять права, ответственность и риски между инвестором и государством.

Одной из форм государственного регулирования предпринимательской деятельности на транспорте является лицензирование и иное разрешительное регулирование. Из смысла ст. 3 Федерального закона от 4 мая 2011 г. № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» можно сделать вывод, что лицензией признается «специальное разрешение на право осуществления юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем конкретного вида деятельности».

В соответствии с действующим законодательством выделяются следующие виды транспортной деятельности, подлежащие лицензированию:

- перевозка пассажиров и иных лиц автобусами (с исключением автобусов некоторых государственных учреждений и органов государственной власти);
- перевозка железнодорожным, морским, внутренним водным транспортом пассажиров и опасных грузов (плюс погрузочно-разгрузочная деятельность);
- буксировки морским транспортом (кроме случаев обеспечения собственных нужд).

Допуск к транспортной деятельности — важнейший метод регулирования экономики транспорта в рыночных условиях. Лицензия, выданная транспортной организации, дает разрешение на осуществление перевозки пассажиров и грузов. Кроме того, она позволяет определять требования к самому предприятию, а также к предпринимателю. Лицензия устанавливает для конкретной транспортной организации определенный вид деятельности. Например, в постановлении Правительства РФ от 7 октября 2020 г. № 1616 «О лицензировании деятельности по перевозкам пассажиров и иных лиц автобусами» отмечается, что «деятельность, которая лицензируется, включает в себя

перевозки пассажиров автобусами лицензиата... и (или) перевозки автобусами иных лиц лицензиата для его собственных нужд» (п.2). Далее в п. 5—7 определяются требования к соискателю лицензии. И в п. 8 прописаны требования к лицензиатам.

Выданная транспортной организации или предпринимателю лицензия полностью определяет его статус на рынке транспортных услуг. За нарушение требований и правил, установленных для транспортных компаний выданной лицензией, законодательством предусмотрены санкции. Например, работа в запрещенном для данного транспортного предприятия сегменте рынка транспортных услуг.

Лицензирование является одновременно и средством государственной защиты транспортных предприятий от недобросовестной конкуренции. В России наиболее активно в транспортной отрасли используют систему лицензирования в сочетании с контролем за соблюдением транспортного законодательства.

Для обеспечения развития рынка транспортных услуг и недопущения монополий в условиях конкуренции применяется антимонопольное регулирование субъектов транспортной отрасли. Антимонопольное регулирование способствует развитию добросовестного предпринимательства; защите прав потребителей и регулированию деятельности естественных монополий.

Важным направлением государственного регулирования сферы пассажирских перевозок является процесс ценообразования на транспорте. Зачастую крупные транспортные предприятия, занимающиеся пассажирскими перевозками, являются естественными транспортными монополистами. Путем сохранения за государством контролирующих функций за уровнем цен и качеством обслуживания пассажиров негативные последствия деятельности таких организаций на рынке транспортных услуг сводятся к минимуму. Государственный контроль должен быть направлен на ограничение необоснованного роста стоимости транспортных услуг. Увеличение цен на топливо увеличивает издержки транспортной деятельности, что ведет к увеличению тарифов. Государственное вмешательство в этих процессах просто необходимо, так как повышение тарифов способствует развитию инфляционных процессов. Необходимо в том числе сохранять доступный уровень цен на услуги по перевозкам пассажиров. Государственный контроль ценообразования предусматривает правила построения

тарифов, установление рекомендуемого или обязательного уровня тарифов, выработку механизма индексирования тарифов, установление правил ценовой конкуренции, контроль за их выполнением.

Согласно нормам Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» регулярные перевозки пассажиров осуществляются как по регулируемым, так и по нерегулируемым тарифам. В первом случае тарифы на проезд устанавливает орган государственной власти субъекта РФ. Стоимость поездки в общественном транспорте на маршруте с нерегулируемым тарифом перевозчик назначает самостоятельно.

Нередко занимающиеся перевозкой пассажиров крупные автомобильные кампании являются естественными транспортными монополистами. Государство контролирует уровень цен и качество обслуживания. Государственный контроль направлен на ограничение роста стоимости транспортных услуг. Изменение цен на топливно-энергетические ресурсы неизбежно приводит к росту уровня цен на автомобильные перевозки. Это вызывает повышение цен на перевозку и в результате может вызвать социальное напряжение в обществе.

В целях упорядочения государственного регулирования на железнодорожном транспорте принято постановление Правительства РФ от 15 декабря 2004 г. № 787 «Об утверждении Положения об основах государственного регулирования тарифов на железнодорожном транспорте и Правил предоставления исключительных тарифов на железнодорожном транспорте».

ФАС России уже разработала Концепцию внедрения механизмов тарифообразования для организаций (в том числе и для железнодорожного транспорта), осуществляющих регулируемые виды деятельности, на долгосрочный период (утверждена Аппаратом Правительства РФ 29 июня 2021 г. № 6571п-П51). Для ее реализации сформируют законодательную базу, основой которой станет единый тарифный закон. Цель концепции — создать единые принципы, чтобы устанавливать долгосрочные цены на услуги в отраслях, а также защищать интересы потребителей и обеспечить надежное функционирование инфраструктуры. Предприниматели в основном положитель-

но оценивают такую стратегию, считая, что ее принятие поможет приблизить к стабильному тарифному регулированию в России [URL: <https://www.law.ru/news/28852-v-rossii-vvedut-edinoe-tarifnoe-zakonodatelstvo> (дата обращения: 6 марта 2023 г.)].

Государственное регулирование предпринимательской деятельности в транспортной сфере в первую очередь связано с безопасностью. В это понятие входят обеспечение безопасности передвижения по маршрутам, экологический контроль, безопасность транспортировки опасных грузов и др. Применительно к области транспортной безопасности государственное регулирование имеет специфические особенности. Государственное регулирование сферы безопасности в целом направлено на обеспечение безопасности личности, общества и государства.

Государственное регулирование транспортной безопасности направлено на обеспечение стабильности функционирования транспортного комплекса и бесперебойной работы. Кроме того, направлено на улучшение качества транспортной инфраструктуры (автомобильных дорог внутренних водных путей и др.) и на повышение уровня защищенности объектов транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства. Такая защищенность обеспечивается государственным регулированием, федеральным транспортным надзором (контролем), а также проведением работ по обновлению баз данных с использованием Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности. Государственное регулирование транспортной безопасности направлено на создание условий для развития транспортной отрасли. Защищенность от угроз позволяет развивать различные виды транспорта, логистические коридоры и транспортные узлы, внедрять смешенные перевозки, реализовывать инновационные проекты, в том числе по беспилотному (удаленному) управлению транспортными средствами [2, стр. 174].

Одним из методов регулирования, обеспечивающих требования безопасности воздействия на транспортную деятельность, является сертификация, которая позволяет решить различные задачи, такие как: обеспечение высокого качества и безопасности услуг в сфере перевозки; защита прав потребителей; обеспечение безопасности дорожного движения и др.

Государственное регулирование посредством налогов осуществляется через изменение системы налогообложения, налоговых ставок,

предоставления налоговых льгот. Налоговые методы регулирования бывают двух видов: предоставление налоговых льгот или введение дополнительных налогов. Налоговые льготы влияют на увеличение предложения услуг в транспортном секторе. Дополнительные налоговые льготы применяют для развития транспортной инфраструктуры. Налогообложение не должно подавлять деловую активность предпринимателей на рынке транспортных услуг. Из всех перечисленных методов регулирования самыми сложными являются косвенные: налоговые и тарифные [6, стр. 122], так как установленные ставки налога или уровень тарифов влияют на экономику транспортных компаний.

Необходимо отметить, что транспортные услуги определяются как подвид деятельности транспорта, направленный на удовлетворение потребностей людей в перевозках, и характеризуются наличием различных ресурсов, в том числе информационных и технологических.

Множество транспортных организаций занимаются разработкой усовершенствованных продуктов и технологических процессов для использования в собственной деятельности. Научно-техническая деятельность на транспорте как предпринимательская деятельность тесно взаимосвязана с инновационной деятельностью. Однако инновационная деятельность предпринимателей в отечественном законодательстве недостаточно урегулирована нормами права. «Возникла необходимость реформирования правового регулирования всей инновационной деятельности, в том числе инновационного предпринимательства, для повышения уровня внедрения инноваций в Российской Федерации: от начального этапа к этапу внедрения и внедрение на практике» [3, стр. 111].

Инновационная деятельность на транспорте может осуществляться специализированными научно-исследовательскими организациями в качестве основного вида деятельности и представлять собой разработку новых продуктов и новых технологических процессов. Касаясь обеспечения инновационной деятельности, государство должно стимулировать активность инновационного бизнеса экономическими методами: специальная финансовая политика, налоговые льготы, кредитование и др. Необходимы налоговые льготы на инновации, а также меры государственной поддержки на развитие субъектов инновационного процесса. Необходима нормативная база, обеспечивающая

развитие малых инновационных предпринимательств, в том числе и в сфере транспорта.

Предпринимательская деятельность на транспорте может развиваться при условии, если в стране созданы благоприятные условия для успешного предпринимательства и сформирована предпринимательская среда, отвечающая современному состоянию рынка транспортных услуг, и выработалось соответствующее правовое регулирование данной деятельности. Для этого необходимо создание такого регулирования, которое будет полностью отвечать сложившимся условиям.

Литература

1. Дамдын, О. С. Государственное регулирование транспортной деятельности / О. С. Дамдын, Ю. С. Очур // Молодой ученый. — 2009. — № 12 (12). — С. 194—196. — URL: <https://moluch.ru/archive/12/1009/> (дата обращения: 9 марта 2023 г.).
2. Зайкова, С. Н. Целенаправленность государственного регулирования транспортной безопасности // Правовая политика и правовая жизнь. — 2021. — № 1. — С. 170—179.
3. Kotsuba, V. D. On the issue of legal support of innovative business activity // Инновационный потенциал развития общества: взгляд молодых ученых. Сборник научных статей 3-й Всероссийской научной конференции перспективных разработок: в 4 т. Том 2. — Курск : Юго-Зап. гос. ун-т, 2022.
4. Овечкин, А. П. Правовое регулирование предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте : учебное пособие. Часть 1. — Москва : Юридический институт МИИТа, 2012.
5. Пыткина, С. А. Генезис понятий «управление, регулирование, надзор» в банковской деятельности / С. А. Пыткина, Р. В. Зике // Российское предпринимательство. — 2013. — № 11(233). — С. 37—43.
6. Рахимов, А. Р. Основы государственного регулирования предпринимательской деятельности в области автомобильного транспорта // Colloquium-journal. — 2019. — № 19 (43). — С. 118—122.
7. Скворцова, Т. А. Государственное регулирование предпринимательской деятельности в сфере оказания транспортных услуг / Т. А. Скворцова [и др.] // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). — 2016. — № 4 (56). — С. 180—186.

Федорова Елена Прокопьевна,
кандидат психологических наук, доцент, доцент кафедры
«Морское право и международное право» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Федоров Андрей Анатольевич,
юрисконсульт, ООО «Квалифицированная юридическая помощь»,
Забайкальский край, г. Чита

Антикоррупционная этика служебного поведения государственных гражданских служащих сферы транспорта Российской Федерации

Аннотация. В статье рассматривается проблема этики антикоррупционного поведения государственных гражданских служащих в сфере транспорта Российской Федерации. Этическое регулирование, как и правовое регулирование, является важными элементами борьбы с коррупцией. Случаи коррупционного поведения не закреплены в законах как правонарушения. На основании теоретического анализа в публикации приводятся рекомендации по совершенствованию законодательства РФ в сфере противодействия коррупции.

Ключевые слова: противодействие коррупции; этика; этическое регулирование; коррупционное поведение.

Elena P. Fedorova,
PhD of psychological Sciences, Associate Professor
of the Department «Maritime Law and International Law»
of the Law Institute of Russian University of Transport (MIIT)

Andrey A. Fedorov,
legal adviser, Qualified legal assistance, Trans-Baikal Territory, Chita

Anti-Corruption Ethics of Service Conduct of State Civil Servants in the transport Sector of the Russian Federation

Abstract. The article deals with the problem of ethics of anti-corruption behavior of state civil servants in the field of transport of the Russian Fed-

eration. Ethical regulation, like legal regulation, is an important element in the fight against corruption. Cases of corrupt behavior are not enshrined in laws as offenses. Based on a theoretical analysis, the publication provides recommendations for improving the legislation of the Russian Federation in the field of combating corruption.

Keywords: anti-corruption; ethics; ethical regulation; corrupt behavior.

Проблема коррупции, ее преодоление и укрепление законности в последнее время достаточно часто является предметом научного осмысления. В современных исследованиях отмечено: «антикоррупционная стратегия современного правотворчества и правоприменения направлена не только на неотвратимость наказания за коррупционные действия, но и на последовательную ликвидацию условий возникновения коррупции» [1, стр. 21].

Этические антикоррупционные нормы получили широкое распространение в соответствующих стандартах этического поведения работников определенной профессии, в частности, служащих государственной гражданской службы. Вопросам служебной этики сейчас уделяется пристальное внимание. Отсутствие этических правил и принципов у государственных гражданских служащих способствует негативным явлениям, злоупотреблениям должностными полномочиями и коррупции.

Непосредственно под этикой принято понимать совокупность норм и правила поведения [URL: <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ushtakov/1098286/> (дата обращения: 13 февраля 2023 г.)]. Исследования этики с философской точки зрения представлены моральной системой отдельного общества (отдельных социальных групп) и обусловливаются представлением (интерпретацией) социальных ценностей, таких как справедливость, добро, зло, честь совесть и т.д. Исторически, еще греческими философами этика определялась как учение о должных нормах и правилах поведения. В современном обществе этика государственной гражданской службы обретает модель правильного (достойного) поведения в сфере служебной деятельности.

Коррупция является общественно опасным явлением в государстве и выражается в использовании представителями власти, государственными гражданскими служащими своего служебного статуса для противоправного получения имущественных и неимущественных

благ (а равно подкуп этих лиц). Коррупция не является в строгом смысле уголовно-правовым понятием, скорее, определяет правонарушения различного вида — от дисциплинарных до уголовно-правовых.

Ранее действовавшим Кодексом этики и служебного поведения государственных гражданских служащих Министерства транспорта Российской Федерации (был одобрен решением президиума Совета при Президенте РФ по противодействию коррупции от 23 декабря 2010 г. (протокол № 21) (далее — Кодекс этики) было установлено, что служащий призван принимать меры по предупреждению коррупции: государственному служащему, наделенному организационно-распорядительными полномочиями по отношению к другим государственным служащим, следует принимать меры к тому, чтобы подчиненные им государственные служащие не допускали коррупционно-опасного поведения, своим личным поведением подавать пример честности, беспристрастности и справедливости. Практическая деятельность государственных служащих основывается на прочных нравственно-этических принципах. Этика поведения государственного служащего — атрибут профессионализма и высокой компетентности.

Приказом Минтранса России от 21 сентября 2022 г. № 379 утвержден Кодекса этики и служебного поведения федеральных государственных гражданских служащих Министерства транспорта Российской Федерации», которым четко установлено, что государственный служащий, наделенный организационно-распорядительными полномочиями по отношению к другим государственным служащим, призван:

- принимать меры по предотвращению и урегулированию конфликта интересов;
- принимать меры по предупреждению коррупции;
- не допускать случаев принуждения государственных служащих к участию в деятельности политических партий и общественных объединений.

Существуют разные подходы при определении влияния этических правил на деятельность государственных служащих. Согласно докладу Евразийского антикоррупционного форума ученые установили, что этика является основным инструментом антикоррупционного за-

конодательства. Однако норма закона не позволяет четко выделить критерии для правоприменительной практики. Законодательством РФ предусмотрены нормы ответственности за коррупционные правонарушения, однако мы считаем, что копировать данные положения в действующем Кодексе этики нецелесообразно.

Еще одной проблемой является отсутствие конкретизации правил этического поведения гражданских служащих. Этика является более философской категорией, поэтому этические правила сформулированы в виде принципов и трудно применимы в повседневной деятельности государственных гражданских служащих. В настоящее время в Российской Федерации принято порядка 30 кодексов этики на федеральном, региональных уровнях. Все они повторяют положения Типового кодекса этики. В связи с этим необходимо конкретизировать антикоррупционные правила поведения гражданских служащих, выделив их в отдельный раздел кодекса. Случаи, указанные в различных Кодексах этики коррупционного поведения не являются правонарушениями.

Предполагается, что наиболее подходящей правовой формой для утверждения правил этики антикоррупционного поведения государственных гражданских служащих является указ Президента РФ, что обеспечит необходимое правовое регулирование и позволит избежать избыточного нормотворчества.

Литература

1. Противодействие коррупции: новые вызовы: монография / С. Б. Иванов [и др.] ; ответственный редактор Т. Я. Хабриева. — Москва : Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации: ИНФРА-М, 2016.

Химич Татьяна Михайловна,

кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры «Теория права, гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Проблемы реализации проекта «Цифровая железная дорога»

Аннотация. Для современного мира характерно стремление экономики и управления к трансформации в цифровизацию и уходу от традиционных форм. Цель данного исследования заключается в проведении на основе научного анализа федерального проекта «Цифровая железная дорога» и определении перспектив цифровизации железной дороги. Научная и практическая значимость данной статьи заключается в том, что выявлены существующие проблемы в данной области. С учетом выявленных проблем в данной сфере предложены пути их решения и обозначены перспективы цифровизации железной дороги.

Ключевые слова: цифровизация; цифровая платформа; государственное управление; цифровая железная дорога; перевозочный процесс.

Tatyana M. Himich,

PhD of Historical Sciences, Associate Professor of the Department «Theory of Law, Civil Law and Civil Procedure» of the Law Institute of Russian University of Transport (MIIT)

Problems of implementation of the project «Digital Railway»

Abstract. The modern world is characterized by the desire of the economy and management to transform into digitalization and move away from traditional forms. The purpose of this study is to conduct a scientific analysis of the federal project «Digital Railway» and determine the prospects for digitalization of the railway. The scientific and practical significance of this article lies in the fact that existing problems in this area have been identified. Taking into account the identified problems in this area, ways to solve them are proposed and prospects for digitalization of the railway are outlined.

Keywords: digitalization; digital platform; public administration; digital railway; transportation process.

В последние десятилетия в нашем государстве произошли социально-экономические, правовые и политические изменения, которые коснулись многих сфер жизнедеятельности. Не стало исключением и сфера экономики и транспортной цифровой платформы.

Активное развитие рыночной экономики служит одним из факторов и предпосылок регулирования сферы государственного управления. Государственное регулирование порождает правоотношения, которые являются одним из наиболее важных факторов развития хозяйства и показателем устойчивости государств на мировой арене.

Понятие «цифровая платформа» получила широкое применение на современном этапе и внедрено в оборот при характеристике совокупности цифрового решения, используемого в определенной отрасли экономики, к примеру: банковская цифровая платформа, транспортная цифровая платформа и т.д. В настоящее время разрабатывается перспектива внедрения цифровых платформ на различных уровнях власти и уровне местного самоуправления, представляющие собой информационно-коммуникационные технологии, необходимые для управления транспортной цифровой платформой, в том числе цифровой железной дорогой.

Функции государства реализуют государственные органы власти и органы местного самоуправления.

Регулирование правоотношений в сфере государственного управления характеризуется сложностью, поскольку включает в себя: разработку программ по внедрению эффективного механизма регулирования государственно-управленческих правоотношений, контроль за реализацией государственных функций как таковой, ведение реестра и системы учета и т.д.

Очевидно, что указанные выше процессы регулирования отношений в сфере цифровизации железной дороги требуют создания базы данных с последующей обработкой и аналитикой для принятия соответствующего решения. В связи с этим решение данных задач видится возможным через внедрение такой инновации, как цифровая платформа [1, стр. 56—57].

В научной литературе часто отмечается, что в настоящее время происходит трансформация государства в цифровую платформу. В процессе реализации национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» наблюдается положительная динамика.

Если рассматривать подключение к цифровизации социально значимых объектов, то процесс идет с опережением, что нельзя сказать о законодательной стороне вопроса, в которой остается много пробелов. Сложности в нормативном регулировании обусловлены тем, что законы, которые необходимы для цифровизации государственных функций, идут в противовес сложившимся устоям общества, в силу чего возникают трудности в их согласовании.

Сущность цифровой железной дороги заключается в сочетании в себе систем управления перевозочным процессом, информационно-аналитической системой, системой управления вокзальным комплексом и системой тягового подвижного состава [2, стр. 23—25].

Таким образом, проект «Цифровая железная дорога» включает в себя как коммуникативные, так и интеллектуальные технологии, которые применяются для управления железнодорожным транспортом и трафиком железнодорожной сети. Реализация данного проекта позволяет увеличить пропускную способность и безопасность транспортной сети, обеспечить ее безопасность.

В настоящее время назрела необходимость разработки и внедрения единой транспортной политики, которая бы способствовала внедрению стратегии цифровой железной дороги.

Происходит реализация стратегии цифровой железной дороги. Срок реализации проекта «Цифровая железная дорога» — 2020—2030 гг. Цифровая железная дорога как стратегическая технология возникла не изолированно, а в комплексе с такими технологиями, как цифровизация транспортной среды, цифровая логистика и т.д.

Доминирующей правовой основой регулирования области железной дороги является Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». В данном правовом акте отсутствует какое-либо упоминание о цифровизации железной дороги. Также отношения между субъектами перевозки железнодорожным транспортом регулирует Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», в котором также не имеется указания на реализацию протекта «Цифровая железная дорога».

Если обратиться к Транспортной стратегии, в ней законодатель позиционирует железнодорожный транспорт как основной транспорт нашего государства. Следовательно, достижению целей данной стра-

тегии будет способствовать реализация проекта «Цифровая железная дорога», предполагающий его внедрение цифровых технологий в логистику и процесс функционирования железной дороги.

Для реализации положений Указа Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» с целью решения задачи по обеспечению ускоренного внедрения цифровых технологий Правительством РФ утвержден паспорт национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» (протокол заседания президиума Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам от 4 июня 2019 г. № 7).

Соответственно, с целью реализации стратегии цифровой экономики были разработаны Стратегия цифровой трансформации ОАО «РЖД» до 2025 года и Программа развития информационных технологий ОАО «РЖД» до 2025 года (утверждена правлением ОАО «РЖД» 30 марта 2020 г., советом директоров ОАО «РЖД» 25 октября 2019 г.). В рамках Стратегии цифрового транспорта в перспективе предлагается создание восьми цифровых платформ, к числу которых отнесены следующие: Платформа пассажирских перевозок; Платформа грузовых перевозок; Платформа логистики; Платформа непроизводственных процессов и т.д.

Для реализации целей и задач данной Стратегии предусмотрено внедрение более 50 проектов в данной сфере.

Стратегия цифровой железной дороги предлагает развитие в следующих направлениях:

- в рамках единого транспортного пространства предполагается создание и развитие транспортно-логистической системы, используя в качестве вектора развития клиенториентированность;
- при помощи возможностей искусственного интеллекта создание и постепенное развитие динамических систем управления процессом перевозок;
- внедрение системы «интеллектуальная станция», предполагающая автоматизацию системы станционных процессов;
- создание автоматизированной инновационной системы подвижного состава;
- создание и внедрение системы управления безопасностью движения и управления рисками, которое непосредственно связаны с перевозочным процессом железнодорожным транспортом;

– создание и внедрение инновационной системы управления скоростным и высокоскоростным движением железнодорожного транспорта;

– развитие эффективной системы управления качеством перевозочного процесса железнодорожным транспортом.

Следует сказать, что в настоящее время реализация проекта «Цифровая железная дорога» находится на декларативной стадии, несмотря на то что принято несколько сопутствующих его реализации программ и стратегий. К числу видимых преимуществ и шагов к реализации проекта «Цифровая железная дорога» можно отнести запуск беспилотного поезда. В то же время такие направления, как «цифровое депо», технологии единого окна, находятся на так называемом «зачаточном» уровне.

Подводя итог сказанному выше, следует отметить, что реализация стратегии цифровизации железной дороги является перспективной инновацией, которая базируется на специфицировании инфраструктуры железных дорог, внедрение которой направлено на повышение эффективности реализации функций государства.

Несмотря на значительные достижения по реализации стратегии «Цифровая железная дорога», а также готовность органов власти к дальнейшей реализации проекта по цифровизации, следует обратить внимание на то, что актуальные задачи по-прежнему сохранены и связаны с координацией различных уровней управления, поддержания коммуникации между муниципальными органами власти.

В связи с этим первоочередной задачей в рамках реализации проекта «Цифровая железная дорога» является формирование единого цифрового транспортного пространства, посредством которого будет обеспечена безопасность грузовых и пассажирских перевозок железнодорожным транспортом, расширены транзитные [3] и иные возможности. Таким образом, для полноценной реализации проекта «Цифровая железная дорога» необходимо провести изменения принципов эксплуатации транспортного комплекса и системы управления транспортным процессом.

Литература

1. Розенберг, Е. Н. Цифровая экономика и цифровая железная дорога / Е. Н. Розенберг, В. И. Уманский, Ю. В. Дзюба // Транспорт

- Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. — 2017. — № 5 (72).
2. Дроздова, Е. И. Организация работы Цифровой железной дороги Германии (DSD) и России: опыт внедрения провозных технологий / Е. И. Дроздова // Молодой ученый. — 2023. — № 4 (451). —
 3. Жариков, М. В. Россия как транзитный узел для БРИКС / М. В. Жариков, И. И. Шатская // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 2(42). — С. 34—52.

Хорошева Анна Владимировна,

кандидат физико-математических наук, доцент, доцент кафедры
«Специальная техника и информационные технологии»
Владимирского юридического института ФСИН России

Правовые аспекты обеспечения кибербезопасности на транспорте

Аннотация. Активное использование современных цифровых технологий повышает риски кибербезопасности и создает угрозу информационной инфраструктуре, задействованной на транспорте. В статье рассматриваются нормативные правовые акты, регулирующие информационную безопасность в транспортной сфере. Обосновывается необходимость совершенствования правового обеспечения кибербезопасности на транспорте в условиях цифровой трансформации.

Ключевые слова: кибербезопасность; цифровая трансформация; транспорт; правовое обеспечение; компьютерная атака; критическая информационная инфраструктура.

Anna V. Khorosheva,

PhD (Physics and Mathematics), associate professor of Special Equipment and Information Technologies Department of Vladimir Law Institute of Federal Penal Service of Russia

Legal aspects of cybersecurity enforcement in transport

Abstract. The active use of modern digital technologies increases the risks of cybersecurity and poses a threat to the information infrastructure in-

involved in transport. The article discusses the regulatory legal acts regulating information security in the transport sector. The necessity of improving the legal support of cybersecurity in transport in the context of digital transformation is substantiated.

Keywords: cybersecurity; digital transformation; transport; legal support; computer attack; critical information infrastructure.

В настоящее время транспортный комплекс Российской Федерации находится в стадии активного внедрения цифровых технологий. В соответствии с распоряжением Правительства РФ от 21 декабря 2021 г. № 3744-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года» в работе транспортной отрасли планируется планомерное внедрение следующих видов цифровых технологий: искусственного интеллекта, сбора и обработки больших данных; систем распределенного реестра; виртуальной и дополненной реальности; пространственного анализа и моделирования; информационного моделирования.

Однако в новой реальности обязательным условием цифровизации в транспортной сфере, безусловно, является обеспечение безопасности инфраструктуры транспортного комплекса, информационной безопасности всех участников транспортных отношений [1].

Безопасность и надежность внутрироссийских и международных перевозок является одной из целей цифровой трансформации. А одной из задач, которые планируется решить для достижения целей цифровой трансформации, является реализация проекта «Цифровизация для транспортной безопасности», который заключается в создании единого защищенного информационного пространства и защищенных технологических сетей транспортного комплекса; в цифровизации государственных услуг в области транспортной безопасности с использованием сведений ограниченного доступа; во внедрении механизмов по обеспечению информационной безопасности на объектах транспортного комплекса и системы предварительного информирования, а также в обеспечении мониторинга защищенности транспортной информационной инфраструктуры.

Так как очень много операций, связанных с транспортом и управлением транспортной отраслью, перешли в киберпространство, не

следует забывать об угрозах, возникающих в связи с переходом в цифровую сферу и обеспечения кибербезопасности [2].

Общепринятого определения термина «кибербезопасность» на сегодняшний день нет ни в законодательстве РФ, ни в научной литературе. Многие авторы используют термины «кибербезопасность» и «информационная безопасность» как синонимы. Однако следует отметить, что кибербезопасность охватывает аспекты безопасности, относящиеся к киберсфере, т.е. касается данных в электронной форме, а информационная безопасность — это безопасность информации независимо от области применения [3].

В Федеральном законе от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» понятие безопасности критической информационной инфраструктуры сформулировано как состояние защищенности критической информационной инфраструктуры, обеспечивающее ее устойчивое функционирование при проведении в отношении ее компьютерных атак. К объектам критической информационной структуры в том числе относятся информационные системы, информационно-телекоммуникационные сети, автоматизированные системы управления, функционирующие в сфере транспорта.

Критически важным объектом инфраструктуры Российской Федерации считается объект, нарушение (или прекращение) функционирования которого приводит к потере управления, разрушению инфраструктуры, необратимому негативному изменению (или разрушению) экономики страны, субъекта РФ либо административно-территориальной единицы или существенному ухудшению безопасности жизнедеятельности населения, проживающего на этих территориях, на длительный срок [Основные направления государственной политики в области обеспечения безопасности автоматизированных систем управления производственными и технологическими процессами критически важных объектов инфраструктуры Российской Федерации: утверждены Президентом РФ 3 февраля 2012 г. № 803].

Состояние защищенности может нарушаться в связи с осуществлением целенаправленного воздействия программных или программно-аппаратных средств на программно-управляемую систему в целях нарушения или прекращения ее функционирования или создания угрозы безопасности обрабатываемой такой системой информации [4].

В целях обеспечения информационной безопасности Российской Федерации, в том числе противодействия атакам на критически важные объекты инфраструктуры, была создана Государственная система обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак на информационные ресурсы Российской Федерации (далее — Система).

В функционал Системы кроме мероприятий по реагированию на компьютерные атаки, выявлению, прогнозированию и предупреждению компьютерных атак, входит организация и проведение научных исследований в сфере разработки и применения средств и методов обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак, подготовка и повышение квалификации кадров [Выписка из Концепции государственной системы обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак на информационные ресурсы Российской Федерации: утверждена Президентом РФ 12 декабря 2014 г. № К 1274].

В составе Системы функционирует созданный в ФСБ России Национальный координационный центр по компьютерным инцидентам, который обеспечивает координацию деятельности субъектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации по вопросам обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак и реагирования на компьютерные инциденты [приказ ФСБ России от 24 июля 2018 г. № 366 «О Национальном координационном центре по компьютерным инцидентам»].

В современном мире, где информационно-коммуникационные технологии оказывают огромное влияние на все сферы деятельности человека, необходима их безопасная и устойчивая работа, особенно это касается критически важной инфраструктуры страны. Поэтому одной из важнейших задач национальной безопасности является ее защита от кибератак. Многие страны проводят активную работу в данном направлении, разрабатывая правовые, организационные и технические основы кибербезопасности.

В России в настоящее время сформировалась целостная база нормативных правовых документов и документов стратегического планирования, которые регламентируют защиту критически важных объектов инфраструктуры Российской Федерации. Среди них Доктрина информационной безопасности Российской Федерации, Федеральный

закон от 26 июня 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации»; Указ Президента РФ от 22 декабря 2017 г. № 620 «О совершенствовании государственной системы обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак на информационные ресурсы Российской Федерации», постановление Правительства РФ от 8 февраля 2018 г. № 127 «Об утверждении Правил категорирования объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации, а также перечня показателей критериев значимости объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации и их значений»; Основные направления государственной политики в области обеспечения безопасности автоматизированных систем управления производственными и технологическими процессами критически важных объектов инфраструктуры Российской Федерации (утверждены Президентом РФ 3 февраля 2012 г. № 803) и др., в том числе документы ФСТЭК России.

В ряде нормативных правовых документов, касающихся именно транспортной отрасли, также затрагиваются некоторые вопросы обеспечения кибербезопасности (см., например, Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»; распоряжения Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р «Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте»; от 21 декабря 2021 г. № 3744-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года»; Ведомственная целевая программа Министерства транспорта Российской Федерации «Цифровая платформа транспортного комплекса Российской Федерации», утвержденная Минтрансом России 28 декабря 2020 г.; приказ Минтранса России от 23 марта 2021 г. № 107 «Об утверждении Положения о Департаменте цифрового развития Министерства транспорта Российской Федерации»; распоряжение Минтранса России от 30 сентября 2022 г. № АК-247-р «Об утверждении Концепции создания и функционирования национальной сети интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах общего пользования»; приказ Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России № 134 от 5 марта 2010 г. «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмеша-

тельства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».

Однако следует отметить, что некоторые аспекты кибербезопасности не получили должного правового закрепления и не являются приоритетными при рассмотрении аспектов транспортной безопасности. Особенность правового статуса кибербезопасности в том, что в документах стратегического планирования, так и в законах, подзаконных актах, проблемы кибербезопасности широко не отражены [5]. Так, например, в указанном выше Перечне потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств не нашли отражения угрозы кибербезопасности.

Тем не менее при таком активном внедрении цифровых технологий в транспортную сферу киберугрозы становятся опасными и важными угрозами транспортной безопасности в нашей стране, а проблемы цифровой безопасности объективно выходят на самый высокий уровень

Таким образом, настоящее время сформирована целостная нормативная правовая база противодействия киберактам, однако вопросы киберугроз и кибербезопасности на транспорте должны найти свое отражение в нормативных правовых документах различного уровня.

Литература

1. Груздева, Л. М. Транспорт как субъект критической информационной инфраструктуры // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 1(37). — С. 157—163.
2. Малёшина, Л. М. Транспортно-логистическая отрасль: основные вызовы и тенденции цифрового развития / Л. М. Малёшина, И. И. Шатская // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 4(44). — С. 161—169.
3. Козлова, Н. Ш. Кибербезопасность и информационная безопасность: сходства и отличия / Н. Ш. Козлова, В. А. Довгаль // Вестник Адыгейского государственного университета Серия 4: Естественно-математические и технические науки. — 2021. — № 3 (286). — С. 88—97.
4. Макаров, Б. А. Актуальность кибербезопасности на железнодорожном транспорте // Вестник Института проблем естественных монополий: Техника железных дорог. — 2015. — № 3(31). — С. 10—15.

5. Жаворонкова, Н. Г. Правовое регулирование обеспечения безопасности топливно-энергетического комплекса России в условиях цифровой экономики / Н. Г. Жаворонкова, Ю. Г. Шпаковский // Право и цифровая экономика. — 2021. — № 1 (11). — С. 13—20.

Хотько Ольга Александровна,

кандидат юридических наук, доцент кафедры «Экологическое и аграрное право» Белорусского государственного университета, г. Минск, Республика Беларусь

Интеграционное строительство на постсоветском пространстве как фактор усиления развития транспортного права

Аннотация. В статье обосновывается необходимость расширения начал транспортного права в условиях влияния интеграционных процессов. Автор показывает некоторые направления транспортной деятельности, пронизывающие транспортные правоотношения государств на современном этапе, и тем самым убеждает в позиции об объединении сил и средств государств — членов межгосударственных объединений в целесообразности развития согласованного законодательства, определяющего единую транспортную политику в свете цифровой трансформации и достижения принципов «зеленой» экономики.

Ключевые слова: транспортное право; цифровое пространство; экологическая безопасность; транспортная политика; «зеленая» экономика.

Olga A. Khotko,

PhD in Law, Associate Professor of the Department of Environmental and Agrarian Law of the Belarusian State University

Integration construction in the post-Soviet space as a factor in the strengthening of the development of transport law

Abstract. The article justifies the need to expand the start of transport law in the conditions of the influence of integration processes. The author

shows some areas of transport activities that permeate the transport legal relations of states at the present stage and thereby convinces the position of uniting forces and means of member states of interstate associations in the appropriateness of the development of coordinated legislation, which determines a single transport policy in the light of digital transformation and achievement of the principles of “green” economy.

Keywords: transport law; digital space; environmental safety; transport policy; Green Economics.

Ключевое значение для правового обеспечения транспортных правоотношений, совершенствования законодательства и реализации транспортной политики не только в одном государстве, а в целом в условиях интеграции имеет развитие транспортного права. Транспорт является одной из приоритетных отраслей экономики государств на евразийском пространстве, развитие транспортных процессов усиливается в связи с укреплением отношений в Союзном государстве в свете цифровой трансформации экономики, а также решения задачи противостоять глобальным сложным вызовам. Формирование новой транспортно-логистической инфраструктуры определено в качестве приоритета деятельности ЕАЭС. Сотрудничество государств успешно развивается, достигая цели создания крупнейшего экономического пространства, выстраивания взаимовыгодного сотрудничества с внешними партнерами и расширения торговых связей с Индией, Китаем и развивающимися государствами Юго-Восточной Азии, развития транспортных коридоров в перспективе с Ираном и Объединенными Арабскими Эмиратами при необходимости комфортного маршрута транспортировки к портам Персидского залива. Соответственно, государства ЕАЭС находятся в процессе создания международных коридоров Север-Юг, Запад-Восток.

Теоретико-методологические исследования отношений в области транспортного права осуществлены представителями российской юридической науки Н. А. Духно, А. И. Землиным, Гречухой, в Республике Беларусь — О. А. Хотько и Д. В. Капским, что способствует созданию прочной правовой основы, имеющей особое значение при выработке правовых средств с учетом развития новых технологий, необходимости систематизации законодательства. Вместе с тем в условиях новой реальности, связанных с реализацией транспортных

проектов межгосударственного значения, без которых не представляется возможным функционирование интеграционных объединений, требуются новые подходы в транспортной отрасли и, соответственно, в рамках транспортного права. Без эффективного законодательного обеспечения, достаточного решения теоретических и практических проблем правового регулирования отношений невозможно определить направления совершенствования норм в данной сфере.

В данном контексте отметим, что транспортное право регулирует различные по своему содержанию правоотношения (гражданско-правовые, экологические, административные, трудовые и др.). В круг данных общественных отношений включаются различные отношения, связанные с перевозками. Регулирование таких отношений сложно выделить в одну обособленную группу и дать им определенное название в отличие от того, как это происходит в самостоятельных отраслях права [6, стр. 10]. Так, А. Г. Калпин, отмечает, что транспортное право объединяет нормы различных отраслей и приводит следующее понятие: «транспортное право определяется как совокупность правовых норм и обычаев, регулирующих общественные отношения, возникающие в связи с перевозкой и иной деятельностью транспорта по выполнению его функций» [2, стр. 69]. В. Н. Гречуха предлагает рассматривать транспортное право как комплексную отрасль права, предметом которой являются отношения разных видов, а его нормы не связаны единым методом правового регулирования [3, стр. 19]. В юриспруденции сложились позиции многих авторитетных специалистов, ученых, практиков, научные концепции в отношении транспортного права и, что важно, ученые отмечают, что отечественная юридическая наука со времени ее формирования и до настоящего времени, как правило, не разграничивает право и законодательство, о чем свидетельствует весь ее понятийный аппарат (а именно правовые категории «система права», «правоприменение», «толкование права и правовых норм», «правоотношения» и др. При рассмотрении всех этих юридических категорий речь идет о праве как о законодательстве.

Предмет, метод, совокупность источников, регулирующие отношения в той или иной области характерны для отрасли права. В связи с тем, что в рамках транспортного права не выделено на доктринальном уровне как таковых составляющих, то, в частности, в Республике

Беларусь такая отрасль, например, признается частью (модулем) отрасли хозяйственного права и считается отраслью законодательства [1, стр. 10]. Однако эволюция транспортного развития в рамках интеграционного строительства говорит о необходимости структурной систематизации норм транспортного права. Так, имеет значение разработка самостоятельных принципов транспортного права ЕАЭС с учетом социальной и экологической эффективности транспортной систем. На чем такие принципы могут быть основаны или что должно быть заложено в качестве их критериев?

На сегодняшний день требуется отталкиваться от принципов скоординированной (согласованной) транспортной политики в целом. Однако вопрос правового регулирования отдельных аспектов транспортной деятельности, усиления формирования данной отрасли законодательства актуализируется в современных социально-экономических и организационных условиях в свете следующих факторов: применения санкций, что затрагивает транспортную отрасль на евразийском пространстве [4, стр. 63]; трендов цифровизации и инновационных технологий; решения задачи обеспечения экологизации транспортного законодательства, транспортных процессов, что еще в достаточной степени не определено.

Торгово-экономическое сотрудничество России и Беларуси развивается, расширяются планы двусторонней повестки, и укрепление взаимодействия в рамках Союзного государства является залогом эффективного ответа на санкции. Содружество независимых государств, функционирующее 30 лет с момента подписания Устава СНГ, состоялось как интеграционное объединение на постсоветском пространстве и играет значимую роль в развитии сотрудничества между государствами-участниками с учетом исторической общности. Консолидация усилий требуется в период укрепления безопасности на региональном уровне для поддержания экономической стабильности. Создание общего рынка транспортных услуг на евразийском пространстве закреплено в качестве приоритетной задачи скоординированной (согласованной) транспортной политики. Соответственно, тенденция расширения логистических проектов, осознание потребности модернизации транспортной инфраструктуры являются основанием преобразований в юридической науке. Так, белорусской стороной инициирован пилотный проект по разработке евразийского элек-

тробуса с целью технологической независимости, при этом большинство государств — членов ЕАЭС готовы участвовать в его реализации. Обратим внимание, что в начале 2020 г. в Республике Беларусь зарегистрировано 450 электромобилей, а к концу 2022 г. рост увеличился значительно, и насчитывается их уже 3420, хотя данный показатель характеризует пока только мягкий подход к приобретению таких транспортных средств, несмотря на усиление законодательного стимулирования, установку супербыстрых зарядных станций и в целом их распространение. Кроме того, российский автопроизводитель Evolute готовится выпускать пять новых моделей электромобилей с 2023 г. Решить задачу эффективного транзитного потенциала государств — членов, заложенную в Договоре о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г. (п. 2 ст. 86) возможно путем уже достаточно востребованного транспортного права ЕАЭС. Так, требуется надлежащее правовое обеспечение цифровизации отрасли транспортного законодательства с отражением норм в национальном и наднациональных актах на основе качественного изменения транспортных отношений, модернизации транспортных потоков, межгосударственной экономической интеграции, с учетом институционального механизма транспортной деятельности в транспортном праве, что до сих пор пока еще не имеет полного системного регулирования. Так, с помощью навигационных пломб отслеживается движение грузовых автомобилей через спутниковые системы, такие пломбы Беларусь начала использовать первой в ЕАЭС в условиях пандемии в 2020 г. Сферой правового регулирования должны охватываться не только сами транспортные отношения, но и отношения по цифровизации транспортных процессов, поскольку цифровые транспортные коридоры в ЕАЭС призваны унифицировать данные о транспортных средствах, грузах, документах в евразийском пространстве. Подписан документ об эксперименте, который будет проведен до 1 июня Россией и Беларусью, по отслеживанию грузов путем использования навигационных пломб на примере продукции деревообработки, которая экспортируется из Республики Беларусь транзитом через Российскую Федерацию. Однако обеспечить надлежащее правовое регулирование и сформировать реализацию стартовых механизмов по проработке цифровых инициатив в ЕАЭС представляется возможным на основе понимания осуществления транспортной деятельности и развития

транспортной сферы под влиянием цифровизации всех процессов. В частности, некоторые положения сформулированы в Основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года, утвержденных решением Высшего Евразийского экономического совета от 11 октября 2017 г. № 12. Таким образом, поскольку правовое регулирование вышеназванных процессов не является системным, укрепление интеграционных механизмов является неизбежной необходимостью, продолжается последовательное совершенствование скоординированной транспортной политики, что отмечается и в решениях на уровне Глав государств [<https://www.belta.by/president/view/integratsija-neizbezhnaja-neobhodimost-lukashenko-ozvuchil-prioritety-predsedatelstva-belarusi-vsng-420767-2020/> (дата обращения: 5 февраля 2023 г.)]. Соответственно, особое значение имеет систематизация терминологии с учетом социальных и экологических аспектов, которым необходимо придавать приоритетное значение в данных условиях развития интеграции государств [5, стр. 56; 6].

Все изложенное свидетельствует о возрастании роли транспортно-го права, что также доказывается наличием предпосылок уточнения предмета регулирования отношений. Существенное влияние на видовое разнообразие источников транспортного права оказывают процессы интеграции, что обусловлено поставленными задачами нового уровня, затрагивая сферу как решения торговых, экономических задач, так и требований экологической безопасности. Несомненно, что транспортная политика не может оставаться исключительно делом государственным, а требует изменения качества и содержания транспортного законодательства под воздействием тенденции экологизации источников транспортного права как национального, так и наднационального права, создания институциональной среды для развития транспортной деятельности в целях обеспечения баланса интересов субъектов, что несомненно является основной задачей научного подхода в регулировании отношений в транспортном праве, характеризующимся единством, взаимосвязанностью с иными отраслями права.

Можно выделить следующие тенденции. Во-первых, в ЕАЭС проводится весомая работа по укреплению транспортной интеграции, и уже имеются значительные результаты в данной сфере. Создана как

безразрешительная система двусторонних и транзитных международных перевозок грузов автомобильным транспортом, так и подписаны документы в области экологической безопасности, функционирует Объединенная транспортно-логистическая компания, организующая работу железнодорожного транспорта и другие многофункциональные возможности при перемещении грузов и пассажиров. При этом продолжается реализация стратегии развития транспортно-логистического комплекса ЕАЭС с китайской инициативой, включающей создание интегрированной транспортной и логистической структуры. Увеличиваются объемы товарооборота между ЕАЭС и участниками Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, ведется расширение скоординированной политики по сопряжению евразийской интеграции и китайского проекта «Один пояс, один путь», а также концепции Большого Евразийского партнерства [7, стр. 6]. Создание единого транспортного пространства ЕАЭС формирует общие интересы и имеет перспективы для развития комплексной отрасли законодательства «Транспортное право в Союзном государстве, СНГ и ЕАЭС», в связи с чем необходима не только масштабность координации транспортных политик государств — членов ЕАЭС, но и разработка специального организационно-правового механизма для достижения задач развития общего транспортного рынка.

Во-вторых, в настоящее время предлагается укреплять и модернизировать приоритетные направления транспортной деятельности для евразийского пространства при совместных исследованиях путем формирования единого научного ресурсного центра, что позволило бы аккумулировать статистические данные и научные подходы, тем самым наука и образование выступили бы локомотивом и новым вектором развития евразийской интеграции. Системный подход в развитии науки и образования с учетом технологий и инноваций в ЕАЭС доказывается в научной литературе на основе потребности реализации механизмов и осуществления приоритетных интеграционных инфраструктурных проектов, что позволит реализовать транспортно-логистический потенциал Союза, включающий сочетание национальных приоритетов и интересов развития всего Союза [8]. Обратим внимание на подготовку учебного пособия для вузов «Евразийская экономическая интеграция: теория и практика», подготовленного

представителями Евразийской экономической комиссии и охватывающего правовые основы и практику выработки решений по всем направлениям интеграции.

Во-третьих, развивая научные представления о сущности транспортного права, полагаем оправданным создание Евразийского сетевого университета, о развитии которого подписан Меморандум о взаимопонимании в Бишкеке 26 мая 2022 г., миссией которого выступает в том числе поддержка перспективных научно-исследовательских и инновационных проектов.

С учетом вышесказанного отметим, что очевидно ранее не были во внимании научного сообщества проблемные вопросы транспортной деятельности в рамках интеграционного строительства на постсоветском пространстве, специфика общественных отношений не была учтена. Кроме того, детально не были исследованы многообразные аспекты такой деятельности, хотя на данном этапе развитие интеграционного права лишь укрепляется и является важной особенностью при взаимодействии России и Беларуси. Полагаем целесообразным выделить особый комплексный институт в рамках особенной части экологического права «Правовое обеспечение экологической безопасности транспортной деятельности». Соответственно, тем самым будет учтена динамика формирования и развития правовых норм, принципов реализации транспортной политики в иных комплексных отраслях права.

Литература

1. Капский Д. В. Правовые основы транспортной деятельности: учебное пособие / Д. В. Капский, О. А. Хотько. — Минск : Высшэйшая школа, 2019.
2. Калпин А. Г. Понятие транспортного права и его место в системе российского права // Государство и право. — 2006. — № 8. — С. 69—79.
3. Гречуха, В. Н. Транспортное право России : учебник для магистров. Москва, 2013.
4. Трофимов, С. В. Об особенностях транспортной деятельности в России в условиях западных санкций // Транспортное право. — 2022. — № 4. — С. 47—52.
5. Бажина, М. А. Содержательная трансформация понятия «транспортная инфраструктура» в условиях цифровизации // Юрист. — 2022. — № 10. — С. 55—61.

6. Хотько О. А. Цифровизация и экологизация транспортной деятельности на евразийском пространстве: правовые аспекты обеспечения эффективности // Информационная безопасность личности в современном международном праве: материалы кругл. стола, каф. гос. упр. юрид. фак. Белорус. гос. ун-та, Минск, 12 апр. 2022 г. / Белорус. гос. ун-т; редкол.: В. С. Михайловский (гл. ред.), Е. Ф. Довгань, Н. О. Мороз. — Минск : БГУ, 2022.
7. Мясникович, М. Миссия ЕАЭС-2025: региональный центр экономического развития и опора Большой Евразии / М. Мясникович, В. Ковалев // Наука и инновации. — 2021. — № 1. — С. 4—11.
8. Шугуров, М. В. Право ЕАЭС в сфере науки, технологий и инноваций: системный подход // Моск. журнал межд. права. — 2020. — № 3. — С. 44—63.

Цечоев Валерий Кулиевич,

доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры
«Гражданское право и процесс» Ростовского государственного
университета путей сообщения

Зарождение норм права об управлении железнодорожным транспортом в Российской империи

Аннотация. Статья посвящена исследованию истории зарождения норм права по управлению железнодорожным транспортом. Автор рассматривает историю нормативного регулирования деятельности первых железных дорог, а также первую редакцию Устава путей сообщения 1857 г. Формулируется вывод о формировании транспортных отношений на основе представлений о государственно-частном партнерстве.

Ключевые слова: административное право; транспортное право; железнодорожный транспорт; управление железными дорогами; управление путями сообщений.

Valery K. Tsechoev,

doctor of Law, Professor, Professor of the Department of civil law
and procedure, Rostov State Transport University

The origin of the law on railway transport administration in the Russian Empire

Abstract. The article is devoted to the study of the history of the origin of the right to drive railway transport. The author considers the history of the normative regulation of the activities of the first railways, as well as the first edition of the Charter of the Railways of 1857. The conclusion is formulated on the formation of transport relations based on ideas about public-private partnerships.

Keywords: administrative law; transport law; railway transport; railway management; management of messages.

Первая железная дорога общественного пользования в России появилась в 1837 г. С началом *Administrative law, transport law, railway transport, railway management, management of messages* строительства этой железной дороги появляется и первый нормативный правовой акт, регламентирующий соответствующие общественные отношения — Указ Сената от 15 апреля 1836 г. о строительстве Царскосельской железной дороги. Этот акт содержал положения, регламентирующие деятельность соответствующего акционерного общества, ставшего подрядчиком при строительстве железной дороги. Статья 8 Указа освобождала эту организацию от любых налогов, ст. 7 позволяла беспошлинный ввоз из-за границы всего необходимого для обустройства дороги оборудования. Отдельно оговаривалась плата за провоз по этой дороге пассажиров: место первого разряда до Царского Села оценивалось в 2 руб. 50 коп., а до Павловска — в 3 руб., в то время как самое недорогое место «в открытом дилижансе» — в 80 коп. и 1 руб. соответственно.

Приведенный выше пример показывает, что начиная с 1837 г. начинают предприниматься попытки регламентирования деятельности, связанной со строительством железных дорог. Определение стоимости перевозки пассажиров стало первым в истории России случаем регламентации отношений по поводу пассажирских перевозок железнодорожным транспортом. Не стоит, однако, забывать, что первая российская железная дорога являлась прежде всего демонстрацией технологий и использовалась преимущественно для развлекательных целей. Несмотря на то что дорога пользовалась определенным спро-

сом, предприятие в целом было убыточным, что, по словам В. М. Верховского, привело к тому, что «...вопрос о целесообразности железных дорог в России снова возбудил сомнения» [1].

Однако сомнения не остановили прогрессивное развитие железнодорожного транспорта России, хотя сразу после строительства Царскосельской железной дороги были предусмотрены нормативные изменения по заключению концессионных соглашений на их строительство. По словам А. А. Головачова, только Царскосельская дорога осталась в собственности основанного для ее строительства акционерного общества, в то время как «...все последующие <концессии> выдавались с определением срока, в который акционерный капитал должен быть погашен, и дорога со всеми ее принадлежностями должна поступить в собственность правительства» [2]. Так или иначе, но уже с момента строительства первой железной дороги наметилась тенденция к полному и всестороннему контролю со стороны государства за железнодорожным транспортом с последующим переходом такового в собственность государства.

Данная тенденция нашла свое выражение и при строительстве железной дороги между Москвой и Санкт-Петербургом. Она строилась «на счет правительства» [1], но не исключалось и участие частного капитала. В таком случае, однако, речь шла только о заимствованиях со стороны государства, а не о создании государственно-частной организации для управления железной дорогой. Современники этого строительства, однако, полагали, что данная железная дорога не нужна: «...тогдашний министр финансов, граф Канкрин, не сочувствовал этому предприятию и выражал мнение, что проектированная железная дорога «не составляет предмета естественной необходимости, а только искусственную надобность и роскошь, и что она усилит склонность к ненужному передвижению с места на место, выманивая при том излишние со стороны публики издержки» [3]. Несмотря на то что и министр финансов, и почти все остальные участники комиссии по строительству данной железной дороги не видели в ней необходимости, проект был запущен по воле императора Николая I. Движение по этой железной дороге было открыто в 1851 г., однако управление ею показывало неудовлетворительные результаты: при строительстве было затрачено почти вдвое больше средств, нежели планировалось, а «средства дороги были далеко недостаточны для

удовлетворения потребностей движения...» [3]. Опыт управления железной дорогой между Петербургом и Москвой показал, что государственное управление не может быть столь же эффективно, как и частное, что привело в 1867 г. к началу процедуры продажи Николаевской дороги Главному Обществу Российских железных дорог.

Названное выше общество возникает в 1857 г. Причинами его создания стали, вероятно, следующие: негативный опыт государственного управления Николаевской железной дорогой, необходимость привлечения средств частного капитала для строительства новых железных дорог и управления ими, стремление предпринимателей приобрести новые источники дохода и способы доставки ресурсов. Кроме того, «в 1855 году в России насчитывалось всего 980 верст железных дорог, что составляло лишь 1,5% мировой железнодорожной сети» [1], что препятствовало как развитию промышленности, так и продаже сельскохозяйственной продукции — обширность пространств сильно мешала развитию экономики без надлежащей коммуникации, что понимал еще Николай I. Одной из формально-правовых причин создания общества послужило также издание 26 января 1857 г. Указа Александра II о создании первой сети железных дорог, в котором он отмечал, что «..железные дороги, в надобности коих были у многих сомнения еще за десять лет, признаны ныне всеми сословиями необходимостью для Империи и сделались потребностью народною, желанием общим, настоятельным. В сем глубоком убеждении, мы ... повелели о средствах к лучшему удовлетворению этой неотложной потребности... обратиться к промышленности частной, как отечественной, так и иностранной». Во исполнение данного Указа Александр II и поручил создать Главное Общество Российских железных дорог. Произошел переход к государственно-частному партнерству в сфере строительства железных дорог, а идея всецелого государственного контроля за данной сферой была оставлена.

В том же 1857 г. в Свод законов Российской империи включается том XII «Свод учреждений и уставов путей сообщения». «Этот исторический этап характеризуется как процесс нового становления транспортного права, складывающегося из правовых норм разной отраслевой направленности и образующего комплексность законодательства» [4]. Этот нормативный правовой акт является первым законом, созданным специально для регулирования общественных отно-

шений в сфере транспорта. Сухопутному транспорту, в том числе и железнодорожному, был посвящен раздел 3 этого нормативного акта, а сама система транспортных отношений описывалась в первой главе первого раздела.

Управление сухопутными путями сообщения осуществлялось Главным управлением Путей Сообщения и Публичных Зданий (с 1865 г. — Министерство путей сообщения), Окружными Правлениями соответствующих путей сообщения, а также Губернскими строительными комиссиями (в части, связанной со строительством соответствующих дорог) и Дорожными комиссиями (в части, связанной с эксплуатацией дорог). К ведению правления относились вопросы, разделенные на три группы: «по части искусственной» (вопросы проектирования, надзора за ходом строительных работ и т.п.), «по части хозяйственной» (вопросы содержания дорог, распоряжения бюджетными средствами и т.п.), «по части распорядительной» (трудовые отношения со служащими, хозяйственно-бытовые вопросы, а также «следственные дела» (!)).

Управление путями сообщений делилось на 12 округов; железные дороги в царстве Польском выделялись в особый 13-й округ, управление которым осуществлялось на основе отдельного закона. Округа разделялись на отделения, а отделения — на дистанции. Территория их деятельности определялась отдельными расписаниями соответствующих отделений и дистанций. На местном уровне пути сообщений управлялись, соответственно, начальниками отделений и начальниками дистанций. Вопросы, относящиеся к ведению Отделений и Дистанций, так же, как и на уровне округов, делились на три группы.

Железные дороги согласно ст. 575 Устава путей сообщения разделялись на государственные и частные («от казны, или на иждивании частных лиц и обществ»). Управление ими подчинялось общим принципам управления сухопутными дорогами, однако специально выделялся Департамент Железных Дорог в составе Главного Управления Путей Сообщения.

Особым образом управлялась Николаевская железная дорога: согласно ст. 584 управление ею осуществлялось Главнoуправляющим Путиами Сообщения и Публичными Зданиями и назначаемым им Начальником Николаевской железной дороги. Статья 585 Устава содержала описание полномочий Начальника. Назначался он отдель-

ным приказом императора. При Начальнике состояла Канцелярия, состоящая из трех столов: «стол по личному составу и хозяйству дороги» (кадровые вопросы, трудовые отношения); «стол Искусственный» (проектно-технические вопросы), «стол Счетный» (контроль за финансами). Содействие Начальнику оказывал его помощник. За состояние подвижного состава отвечали Механик и Вагонмейстер, состоящие при Начальнике. Кроме того, согласно ст. 596 «состав управления железной дороги подразделяется на четыре отдела: 1) дежурный; 2) станционный; 3) подвижной; 4) телеграфический».

Николаевская дорога разделялась на 5 отделений и 24 дистанции. Отделения управлялись Начальниками отделений, помощниками начальников. В каждом отделении предусматривалась дорожная стража, мастера и рабочие. Посты стражи учреждались каждые 500 сажен; дежурства осуществлялись в две смены. Всего предусматривалось 1200 человек стражи. Помимо контроля за состоянием дороги стража должна была подавать соответствующие сигналы поездам, переводить стрелки (для этого учреждались должности сторожей при страже). Мастера и рабочие осуществляли работы по поддержанию в надлежащем состоянии железных дорог на каждой дистанции. Регламентировалась также и деятельность кондукторов, машинистов, помощников машинистов, кочегаров и т.д., состоявших в подчинении Начальников станций и Начальников Отделений.

Третье отделение содержало нормы «о надзоре за частными железными дорогами». Надзор осуществлялся согласно ст. 607 Устава «для наблюдения за правильностью, удобством и безопасностью движения по каждой частной железной дороге, и вообще для надзора за действиями управления оной». Должностное лицо, осуществляющее надзор, именовалось Инспектором соответствующей железной дороги. Он обладал властью «наблюдательной и предупредительной, но не распорядительной». Инспектор отвечал за соблюдение соответствующей железной дорогой требований Устава, а также за безопасность путей сообщения и подвижного состава.

Таким образом, идея государственно-частного партнерства в сфере железнодорожного транспорта нашла свое закрепление в нормативных актах только к 1857 г. Более детальная регламентация управления Николаевской железной дорогой свидетельствует о попытке обобщить опыт ее эксплуатации и разработать на основе этого опыта типовую

модель управления государственной железной дорогой. В отношении частных железных дорог, как отмечалось выше, осуществлялся надзор. Его цель, помимо прочего, состояла в обеспечении соответствия таких железных дорог начавшим складываться стандартам. Причиной необходимости являлся тот факт, что частные железные дороги через тот или иной промежуток времени должны были переходить в государственную собственность, а значит, не создавать трудностей при их интеграции в государственную систему железнодорожного транспорта из-за наличия собственных стандартов устройства дорог и подвижного состава. В целом в рассматриваемый период транспортное право в общем и в отношении железнодорожного транспорта в частности развивалось очень быстро, причем учитывался реальный практический опыт деятельности первых железных дорог.

Литература

1. Верховский, В. М. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. — Санкт-Петербург : Типография Министерства Путей Сообщения, 1898.
2. Головачов, А. А. История железнодорожного дела в России. — Санкт-Петербург : Типография Р. Голике, 1881.
3. Блюх, И. С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России. Том 1. Постройка и эксплуатация железных дорог. — Санкт-Петербург : Типография М. С. Вольта, 1878.
4. Духно, Н. А. Транспорт и транспортное право: исторические взаимосвязи и перспективы // Мир транспорта. — Том 17. — 2019. — № 3.

Чаявич Александр Владимирович,

доктор политических наук, доцент, профессор кафедры
«Морское право и международное право» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Современные приоритеты защиты от терроризма на транспорте

Аннотация. В современных условиях для Российской Федерации особое значение имеет комплексная защита от террористических угроз

на транспорте с применением современных технологий и способов. В статье проводится анализ обеспечения транспортной безопасности России, ее организационно-правовой базы по противодействию угроз терроризма, прежде всего, защищенности транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства.

Ключевые слова: транспортная система России; транспортная инфраструктура; транспортная безопасность; угрозы в сфере транспортной безопасности; акт незаконного вмешательства; терроризм на транспорте; обеспечение транспортной безопасности.

Alexander V. Chaevich,

doctor of Law, Professor of the Department «Maritime Law
and International Law» of the Law Institute
of Russian University of Transport (MIIT)

Modern priorities of protection against terrorism in transport

Abstract. In modern conditions, comprehensive protection against terrorist threats in transport with the use of modern technologies and methods is of particular importance for the Russian Federation. The article analyzes the transport security of Russia, its organizational and legal framework for countering the threats of terrorism, first of all, the protection of vehicles and transport infrastructure facilities from acts of unlawful interference.

Keywords: transport system of Russia; transport infrastructure; transport security; threats in the field of transport security; act of illegal interference; terrorism in transport; ensuring transport security.

В производственной сфере страны транспорт играет ключевую роль. Основной задачей единой транспортной системы Российской Федерации является перемещение пассажиров и грузов. В нашей стране на транспортный комплекс приходится 1/10 валового внутреннего продукта, 3,5 млрд т грузов ежегодно перевозится транспортом, более 100 млн человек ежедневно перевозится всеми видами транспорта. Социально-экономическое развитие России во многом зависит от эффективной работы транспорта [URL: <https://utmagazine.ru/posts/10280-ekonomika-rossii-cifry-i-fakty-chast-3-transport>].

Российская Федерация занимает особое геополитическое положение, располагает огромными территориями, и безусловно, роль транспорта во всех сферах страны будет возрастать. Особую роль в транспортной системе России занимает железнодорожный транспорт, так как основной объем перевозок грузов и пассажиров осуществляется им.

Наряду с железнодорожным транспортом в транспортной системе России большое значение имеет морской и речной транспорт. Морской транспорт РФ по грузообороту занимает третье место после железнодорожного и трубопроводного транспорта. Во внешнеэкономических связях страны морской транспорт играет важную роль и служит одним из основных источников получения валютных средств. Морскими судами перевозят главным образом экспортно-импортные грузы в отличие от других видов транспорта. По многим технико-экономическим показателям морской транспорт превосходит другие виды транспорта: морские перевозки на большие расстояния более дешевые; морские суда, особенно танкеры, отличаются самой большой единичной грузоподъемностью, а морские пути — практически неограниченной пропускной способностью; удельная энергоемкость перевозок невелика.

Российская Федерация располагает 39 портами и 22 портовыми пунктами. Наиболее крупными портами России являются порты Санкт-Петербурга, Мурманска, Архангельска, Астрахани, Новороссийска, Туапсе, Находки, Владивостока, Ванино и др. В связи с освоением природных ресурсов Крайнего Севера и Дальнего Востока обеспечена круглогодичная навигация в Норильск, на Ямал, Новую Землю. Здесь наибольшее значение имеют порты: Дудинка, Игарка, Тикси, Певек.

Надежное и безопасное функционирование транспортного комплекса России служит основой стабильного экономического развития страны, безопасности пассажиров. Поэтому одной из ключевых задач на транспорте является обеспечение его безопасности.

Угрозы в сфере транспортной безопасности имеют разнообразный характер. Имеются и различные подходы на понимание угроз транспортной безопасности. Как правило, под ними понимают противоправные действия разнообразного характера либо намерения совершить такие действия, которые влияют на обеспечение разнообразных

интересов в транспортной сфере и могут привести к авариям и катастрофам в транспортном комплексе.

В Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» понятие «угроза транспортной безопасности» трактуется как «акт незаконного вмешательства — противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий».

Одной из наиболее реальных угроз национальной безопасности России, в том числе и транспорте, в последние десятилетия является терроризм. Терроризм на транспорте — специально организованный вид насилия, направленный на реализацию экстремистской идеологии, вызванной чрезвычайно агрессивными мероприятиями организованных субъектов, осуществляемыми с транспортных средств или в транспортных средствах.

Противодействие терроризму на железнодорожном транспорте носит комплексный характер и включает следующие направления: выявление причин, которые могут привести к совершению террористических актов на транспорте; обследование объектов жизнеобеспечения транспортного комплекса на предмет защищенности в террористическом отношении; оснащение охранной сигнализацией, средствами обнаружения взрывных устройств объектов железнодорожного транспорта; регулярное проведение учений и тренировок с сотрудниками охраны железнодорожных объектов; проведение комплекса режимных мероприятий, целью которых является ограничения въезда на территории железнодорожных объектов и прилегающие к ним территории; проведение работ на постоянной основе по недопущению незаконного провоза членами поездных бригад посылок и других грузов, которые являются потенциальными источниками террористической угрозы и другие мероприятия.

Обеспечение безопасности на транспорте осуществляется на нескольких уровнях: формирование различных нормативно-правовых оснований предупреждения терроризма (политический уровень); принятие разнообразных мер по надежной защите населения от угроз на транспорте (социальный); повышение сознательности граждан в обеспечении безопасности, их бдительности по противодействию угроз (индивидуальный).

Наряду с уже перечисленными традиционными средствами противодействия террористическим угрозам в последние десятилетия приоритетное значение отводится новым информационным технологиям.

Основой для предотвращения террористических актов на транспорте является получение преждевременной информации о готовящихся акциях со стороны экстремистских группировок. С этой целью задействуются как агентурные сети правоохранительных органов и спецслужб, так технические средства контроля и разведки для выявления намерений террористов. В этом направлении важным аспектом является установление контроля за индивидуальными средствами коммуникации террористов, электронной перепиской, социальными ресурсами и иными каналами связи [URL: <https://fishki.net/anti/1747704-top-5-tehnologij-dlja-borby-s-terrorizmom.html>].

В зарубежных странах разработан ряд нормативных правовых актов, которые в рамках борьбы с терроризмом наделяют компетентные органы государств полномочиями на установление контроля и мониторинга различных персональных каналов связи, начиная от мобильных телефонов, электронной почты и заканчивая социальными сетями.

Наряду с получением оперативной информации о готовности проведения террористических актов важно оперативно обработать такую информацию и вовремя распределить, передать сведения между силовыми ведомствами с целью оперативных решений, быстрого реагирования на террористические угрозы и пресечение терактов.

В последние годы в России информационная система обмена данными между различными ведомствами и структурами по противодействию террористической угрозе начинает активно разрабатываться и внедряться. Однако наряду с техническими проблемами в этом направлении серьезные затруднения находятся и в нормативно-правовой сфере, связанной с доступом к закрытой информации различных ведомств. Конкуренция между различными ведомствами, в том числе и спецслужбами как на национальном, так и на международном уровне, вызывает трудности в эффективном противодействии террористической угрозе.

Совершенствуется и система определения взрывчатых веществ, контроля и мониторинга человеческих потоков, транспортных средств, грузов. Ключевую роль здесь занимают технологии паспорт-

но-визового контроля, распознавания метрических данных физических лиц (лица, отпечатки пальцев, форма и структура запястий, сетчатка глаза и др.), транспортных средств (регистрационные номера, габариты, вес), сканирование грузов на автотранспорте, железной дороге и в морских портах. Перспективным направлением в этой сфере является совершенствование технологий распознавания с подключением элементов искусственного интеллекта.

Интеллектуальные системы определения взрывчатых веществ, химической, бактериологической и радиоактивной опасности могут устанавливаться как в зданиях, так и на объектах повышенной опасности — самолетах, поездах, кораблях, автобусах и т.д.

Суть данной технологии заключается в том, что при появлении внутри здания или на транспорте любого вида взрывчатки, в автоматическом режиме происходит ее идентификация, подача предупреждающего сигнала, вызов спецслужб, эвакуация населения и нейтрализация опасных веществ. Приоритетное значение при этом уделяется выявлению самодельных взрывчатых веществ, изготовленных из подручных средств.

Новым и перспективным направлением в противодействии террористических угроз на транспорте является использование технологических решений для выявления взрывчатых веществ «с воздуха», т.е. с помощью дронов, беспилотных летательных объектов, что позволяет осуществлять контроль над транспортом и значительной территорией транспортной инфраструктуры.

Таким образом, для Российской Федерации, как и для других государств, надежное обеспечение транспортной безопасности является наиболее злободневной задачей. От того, как надежно обеспечена транспортная безопасность, зависит безопасность граждан. Транспортная безопасность является составной частью национальной безопасности.

Наибольшую угрозу на транспорте представляют террористические акты. Поэтому противодействие этой угрозе носит комплексный характер, основная задача которой состоит в предотвращении террористических актов, надежной защите транспорта и объектов транспортной инфраструктуры.

Чеботарев Владимир Евгеньевич,
кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой
«Морское право и международное право» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

**Реабилитация морских акваторий, загрязненных
в результате хозяйственной деятельности, как приоритетное
направление реализации государственной политики в сфере
обеспечения экологической безопасности**

Аннотация. Автором освещаются основные направления реализации государственной политики в сфере обеспечения экологической безопасности на примере реабилитации морских акваторий в силу их загрязнения. При этом за основу взяты антропогенные, а не техногенные факторы, негативное влияние хозяйственной деятельности человека на состояние морских акваторий.

Ключевые слова: государственная политика; морские акватории; экологическая безопасность; загрязнения; реабилитация.

Alexander V. Chaevich,
PhD in Economics, Associate Professor, head of the Department
«Maritime Law and International Law» of the Law Institute
of Russian University of Transport (MIIT)

**Rehabilitation of marine areas polluted as a result of economic
activities as a priority direction in the implementation
of the state policy in the field of environmental safety**

Abstract. In modern conditions, comprehensive protection against terrorist threats in transport with the use of modern technologies and methods is of particular importance for the Russian Federation. The article analyzes the transport security of Russia, its organizational and legal framework for countering the threats of terrorism, first of all, the protection of vehicles and transport infrastructure facilities from acts of unlawful interference.

Keywords: state policy; marine areas; environmental safety; pollution; rehabilitation.

Ликвидация негативных последствий воздействия антропогенных факторов на окружающую среду, а также реабилитация территорий и акваторий, загрязненных в результате хозяйственной и иной деятельности отдельным разделом включена в генеральный План мероприятий по реализации Стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденный распоряжением Правительства РФ от 29 мая 2019 г. № 1124-р. А в числе основополагающих международных документов — Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г., специальная часть 12 которой сконцентрирована на обязательствах по защите и сохранению морской среды, на вопросах принятия государствами-участниками эффективных мер, направленных на минимизацию выбросов токсичных, вредных или ядовитых веществ, в особенности стойких, из находящихся на суше источников, из атмосферы или через нее или путем захоронения; загрязнений с судов; загрязнений от установок и устройств, используемых при разведке и разработке природных ресурсов морского дна и его недр; загрязнений от других установок и устройств, эксплуатируемых в морской среде.

Примеров загрязнения морских акваторий вследствие антропогенных факторов более чем достаточно. И их динамика также объяснима. Так, с точки зрения перевозчика нефти выгоднее всего загружать танкер на 100% — такие ситуации и приводят к ситуациям разлива нефти по палубе с последствиями попадания в акваторию. Масштабы как вышеобозначенной проблемы, так и многих других в сфере экологической безопасности, приводят к вниманию к ней со стороны государства — прежде всего, проявляющемуся в выработке приоритетных направлений государственной политики. Одно из важнейших таких направлений представлено как реабилитация морских акваторий, загрязненных в результате хозяйственной деятельности.

В числе необходимых мер, требующих особого внимания, — это и вопросы модернизации транспорта (устаревший транспорт — равно большая угроза загрязнению), и соответствующее совершенствование законодательства, и осуществление полноценного контроля за загрязняющими морские акватории сбросами.

Наряду с мероприятиями профилактического характера, направленными на предупреждение фактов загрязнения в результате хозяйственной деятельности морских акваторий, одним из важнейших

направлений большой работы выступает реабилитация, сложный вопрос результативной очистки того, что загрязнено.

Помимо проблемы сбора нефти, мусора, других жидких и твердых отходов, в долгосрочной перспективе запланированы разработка и реализация программы реабилитации акватории арктических морей от затонувших и затопленных радиоактивных объектов — соответствующий доклад Государственной корпорацией по атомной энергии «Росатом» и Минвостокразвития России должен быть представлен в апреле 2024 г. (распоряжение Правительства РФ от 1 августа 2022 г. № 2115-р «Об утверждении Плана развития Северного морского пути на период до 2035 года»).

Упомянув о планах развития Северного морского пути, нельзя не отметить, что Ростатом как корпорация в установленном законодательством РФ порядке осуществляет функции главного распорядителя бюджетных средств, получателя бюджетных средств, главного администратора доходов бюджета, администратора доходов бюджета, главного администратора источников финансирования дефицита бюджета, администратора источников финансирования дефицита бюджета и государственного заказчика государственного оборонного заказа в установленной сфере деятельности, государственного заказчика государственных программ Российской Федерации в области обороны и безопасности, в области развития и устойчивого функционирования Северного морского пути, помимо развития инфраструктуры морских портов, расположенных на побережье акватории Северного морского пути, а также обеспечения навигации и круглогодичной проводки судов по Северному морскому пути, также и специальных экологических программ реабилитации радиационно загрязненных участков территории, и создания объектов инфраструктуры, обеспечивающих безопасное обращение с отходами I и II классов опасности (Федеральный закон от 1 декабря 2007 г. № 317-ФЗ «О Государственной корпорации по атомной энергии “Росатом”»).

В качестве положительного отметим и опыт разработки программы очистки акватории от затонувшего имущества, оказывающего негативное воздействие на состояние морской среды, и реализацию пилотного проекта «Ликвидация прошлого экологического ущерба, связанного с размещением несанкционированных свалок судов вдоль побережья Кольского залива» (Мурманская область) (распоряжение

Правительства РФ от 4 декабря 2014 г. № 2462-р «Об утверждении комплекса первоочередных мероприятий, направленных на ликвидацию последствий загрязнения и иного негативного воздействия на окружающую среду в результате экономической и иной деятельности»).

К формам противодействия загрязнению морских акваторий в результате хозяйственной деятельности относятся как необходимость принятия оперативных мер, так и их эффективность, для восстановления нарушенного состояния окружающей среды. Верно отмечается, что «в силу специфики природных объектов, которым причиняется вред, и необходимости прекращения негативного воздействия на окружающую среду особое значение имеют оперативное устранение причин такого нарушения и ограничение его последствий. Так, нефть и нефтепродукты обладают высокой токсичностью и вызывают быстро распространяющиеся негативные последствия ... соответственно, требуют принятия безотлагательных мер в целях недопущения распространения загрязнения. Следовательно, возложение обязанности принятия оперативных мер возможно на субъект, осуществляющий разведку месторождений, добычу, переработку, транспортировку или хранение нефти» (п. 4 Постановления Конституционного Суда РФ от 2 июня 2015 г. № 12-П).

На значение вопросов возмещения причиненного окружающей среде вреда указывает и позиция законодателя (обязанность страхования ответственности собственников судов предусмотрена КТМ РФ), и многие исследователи, указывающие в том числе и на ряд проблем, в частности, на том, что «набор рисков, которые обязан страховать судовладелец, весьма ограничен и не включает, например, риск удаления останков кораблекрушения, что оставляет место для дальнейшего совершенствования отечественного мореходного законодательства» [1, стр. 181].

В последние годы актуализируется вопрос применения, эффективного использования современных технологий в комплексе мер по реабилитации морских акваторий, загрязненных в результате хозяйственной деятельности. Так, содержащийся в приказе Росстата от 29 июля 2022 г. 530 «Об утверждении форм федерального статистического наблюдения для организации федерального статистического наблюдения за сельским хозяйством и окружающей природной сре-

дой» перечень основных фондов природоохранного назначения в том числе включает основные фонды по защите и реабилитации подземных вод, а именно: установки, оборудование и средства технического флота по сбору нефти, мусора и других жидких, твердых отходов с акваторий портов и внутренних морей, включая суда-сборщики и нефтезащитные станции, а также системы дооборудования действующих судов в соответствии с требованиями Международной конвенции по предотвращению загрязнения моря с судов; АСУ систем контроля качества морских, природных и сточных вод (включая приобретение специальных судов, лабораторий) и др.

В целом поднятые тезисно проблемы в сфере обеспечения экологической безопасности на примере реабилитации морских акваторий в силу их загрязнения требуют реализации планомерно-эффективной государственной политики, включающей в качестве их направлений не только борьбу с последствиями такого негативного влияния, но профилактически важного решения вопроса превентивной минимизации негативного влияния хозяйственной деятельности человека на состояние морских акваторий.

Литература

1. Зайков, А. М. Современные проблемы правового регулирования предотвращения загрязнения с судов // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 4 (44). — С. 176—182.

Шатская Ирина Ивановна,

кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры

«Правовое обеспечение государственного управления и экономики»

Юридического института Российского университета транспорта

(МИИТ)

Нормативно-правовая основа введения единого налогового платежа

Аннотация. В статье проанализирована нормативно-правовая база и связанный с ней порядок введения единого налогового платежа и единого налогового счета для всех организаций и индивидуальных

предпринимателей. Кроме того определены плюсы и минусы нововведения, позволившие сделать вывод: новое в правилах уплаты налогов, взносов, с одной стороны, упростило взаиморасчеты и предопределило исключение проблемной ситуации переплат и долгов по налогам одновременно, а с другой стороны, право распределения налоговых платежей перешло от налогоплательщика к компьютерной программе с заложенным в нее алгоритмом — в первую очередь списание задолженности, а только потом текущих платежей.

Ключевые слова: законодательство; нововведение; единый налоговый платеж; единый налоговый счет; налогоплательщики.

Irina I. Shatskaya,

PhD in Economics, Associate Professor of the Department
«Legal Support of Public Administration and Economics»
of the Law Institute of Russian University of Transport (MIIT)

Regulatory framework for the introduction of the Single Tax Payment

Abstract. The article analyzes the regulatory framework and the associated procedure for introducing a single tax payment and a single tax account for all organizations and individual entrepreneurs. In addition, the pros and cons of the innovation were identified, which made it possible to conclude: on the one hand, the new in the rules for paying taxes and contributions simplified mutual settlements and predetermined the exclusion of the problematic situation of overpayments and tax debts at the same time, and on the other hand, the right to distribute tax payments was transferred from the taxpayer to a computer program with the algorithm incorporated into it — first of all, debt relief, and only then current payments.

Keywords: legislation; innovation; single tax payment; single tax account; taxpayers.

С 1 января 2023 г. вступили в силу новые положения Налогового кодекса Российской Федерации (далее — НК РФ), которые радикально изменили механизм уплаты налогов, страховых взносов, сдачи отчетности (см. Федеральный закон от 14 июля 2022 г. № 263-ФЗ).

Фундаментальным изменением нового налогового периода стал переход всех организаций и индивидуальных предпринимателей на расчеты с бюджетом посредством уплаты единого налогового платежа с использованием единого налогового счета. Теперь все налоги и взносы: налог на прибыль; НДС; НДФЛ; налог на имущество организаций; земельный налог; транспортный налог; единый налог при упрощенной системе налогообложения; страховые взносы уплачиваются раз в месяц одним платежом на единый налоговый счет и в единые сроки уплаты. Система взаиморасчетов налогоплательщика с бюджетом, когда платежи по каждому перечисленному выше виду налогов, взносов учитывались отдельно, прекратила действовать также с нового налогового периода.

Определенный порядок потребовал изменений в НК РФ, введен специальный термин — «совокупная обязанность», когда налогоплательщик обязан перечислить один платеж, включающий сумму всех налогов, сборов, авансовых платежей, страховых взносов, штрафов, пеней и процентов. Исключения распространяются на НДФЛ с доходов иностранных граждан, которые трудятся в России по найму и на госпошлину, по которой не выдан исполнительный документ (п. 2 ст. 11 НК РФ).

Учет по каждому налогоплательщику ведется налоговыми органами на едином налоговом счете, где отражается совокупная обязанность и единый налоговый платеж налогоплательщика. На едином налоговом счете учитывают как приход (суммы зачисленных средств), так и расход (совокупную обязанность налогоплательщика по уплате налоговых платежей в бюджет, включающую все налоги, авансовые платежи, сборы, страховые взносы, проценты, доначисления, пени, штрафы по вступившим в силу решениям налогового органа). Кроме того, налоговые органы сформировали «входящее» сальдо единого налогового счета, составляющие разницу между неисполненными обязанностями перед бюджетом и излишне перечисленными суммами. К неисполненным обязанностям были отнесены все долги по налогам, сборам, штрафам, пеням. К излишне перечисленным суммам отнесены все переплаты и излишне взысканные суммы, за исключением: налога на профессиональный доход; сборов за пользование объектами животного мира и за пользование объектами водных

биологических ресурсов; НДФЛ сотрудников-иностранцев; налогов, сборов, пеней и штрафов, уплаченных более трех лет назад.

Результирующим показателем на едином налоговом счете определено сальдо налогового счета, которое в свою очередь зависит от соотношения единого налогового платежа и совокупной обязанности, позволяющее определить наличие задолженности или переплаты по налоговым платежам. В том случае, когда совокупная обязанность больше единого налогового платежа — сальдо счета отрицательно, налоговые органы выставляют требование об уплате задолженности. Если по истечении установленного требованием срока задолженность не оплачена, выносится решение о взыскании, которое действует до образования нулевого сальдо (п. 3, 4 ст. 46 НК РФ). Со дня возникновения задолженности и до дня ее погашения начисляются пени (п. 3 ст. 75 НК РФ).

Если сальдо на едином налоговом счете до подачи уточненной отчетности достаточное для покрытия задолженности и пени, то штраф не выставляется и отдельно налоговые санкции не перечисляются. Если сальдо на едином налоговом счете недостаточное, то недостающую сумму перечисляют в виде единого налогового платежа до подачи уточненной отчетности. Если совокупная обязанность меньше единого налогового платежа — сальдо счета положительно. Положительное сальдо на едином налоговом счете образуется после уплаты и до момента наступления срока платежа (либо позже в случае излишней уплаты).

В том случае, если в течение периода со дня установленной уплаты до дня вынесения решения о привлечении к ответственности за неуплату, имелось непрерывно положительное сальдо, то налогоплательщик освобождается от штрафа в части, равной положительному сальдо (п. 4 ст. 122 НК РФ). Возврат и зачет переплаты осуществляется по заявлению налогоплательщика (ст. 78, 79 НК РФ).

Распределение единого налогового платежа производится на погашение совокупной обязанности в следующей последовательности: погашение недоимки (с возникновения самой ранней); уплата налогов, взносов, сборов (с платежа с самой ранней датой уплаты); задолженность по пени; долги по процентам; долги по штрафам (п. 8—10 ст. 45 НК РФ). Если поступившей суммы недостаточно, она распределяется пропорционально на все виды налоговых платежей, по которым сроки уплаты совпадают.

Ежемесячно налогоплательщик обязан сдавать отчетность или отправлять уведомление об исчисленных суммах налога. Налоги, авансовые платежи, сборы, страховые взносы перечисляются до представления соответствующей налоговой декларации, либо если обязанность подавать декларацию не установлена НК РФ (кроме уплаты налогов физическими лицами на основании налоговых уведомлений), плательщик должен направить в налоговый орган уведомление об исчисленных суммах (ст. 58 Федерального закона от 14 июля 2022 г. № 263-ФЗ).

Уведомление представляется в налоговый орган по месту учета не позднее 25-го числа месяца, в котором установлен срок уплаты соответствующих налогов, авансовых платежей, сборов, страховых взносов:

— в электронной форме по телекоммуникационным каналам связи с применением усиленной квалифицированной электронной подписи;

— через «Личный кабинет налогоплательщика» в следующем порядке: вход в личный кабинет; вкладка «Пополнение единого налогового счета», формируется платежное поручение (указать ИНН и сумму платежа) или оплатить картой (любой). Налоговая инспекция, в порядке очередности, списывает средства в счет исполнения обязанностей по уплате налогов. В первую очередь погашается задолженность, потом текущие платежи, затем пени, проценты и штрафы. Зачет единого налогового платежа по налогам и взносам отражаем в бухгалтерском учете. Информация о распределении единого налогового платежа доступна индивидуальным предпринимателям как в личном кабинете налогоплательщика на сайте ФНС России, так и в его бухгалтерском сервисе, где также можно внести единый налоговый платеж.

Единый налоговый платеж на единый налоговый счет необходимо вносить каждый месяц 28 числа.

Взыскивают неуплаченные налоги и взносы по новым правилам. Решения о взыскании отрицательного сальдо единого налогового счета налоговые инспекции размещают на специальном реестре. Если сальдо изменяется, сведения о корректировках повторно направляют в специальный реестр.

Изменения определены в правилах начисления налоговых пеней и штрафов. Новое по отношению к ситуации, когда совокупная обязан-

ность налогоплательщика увеличивается или уменьшается, в этих случаях пени пересчитывают с соблюдением двух правил (п. 6 ст.75 НК РФ). Первое — сумма пеней «к уменьшению» не должна превышать пени, которые были ранее начислены за период с даты уплаты до даты уменьшения совокупной обязанности. Второе — сумма пеней «к увеличению» считается со дня, когда увеличение совокупной обязанности учтено на едином налоговом счете.

Ставки пеней остались прежними: для физических лиц составляют 1/300 действующей ключевой ставки Банка России, для юридических лиц: когда сальдо единого налогового счета отрицательно и непрерывно существует до 30 календарных дней включительно, ставки пеней составят — 1/300 действующей ключевой ставки Банка России; а в случае прочих недоимок — 1/150 ключевой ставки Банка России.

Итак, введение единого налогового платежа упростило взаиморасчеты. Вместо обязанности заполнения налогоплательщиками большого количества платежных поручений с огромным количеством реквизитов внедрен институт единого налогового счета. В платежном поручении указываются два параметра — сумма платежа и ИНН налогоплательщика. При этом все налоги и взносы поступают на единый счет компании или индивидуального предпринимателя, а налоговые службы самостоятельно распределяют налоговые платежи. В результате налогоплательщику не надо самостоятельно распределять страховые взносы, контролировать процесс временных и количественных рамок платежей, так как все заменено на единовременный и разовый платеж (оплата налогов один раз в месяц единым платежом). Однако это не означает, что единый налоговый платеж заменил все имеющиеся налоговые платежи. Единый налоговый платеж — это новый способ расчета с бюджетом и внебюджетными фондами. Действующие налоги остались, их по-прежнему рассчитывают, реквизиты по-прежнему заполняют, но в другом документе — уведомлении о суммах исчисленных налогов, авансов, сборов, страховых взносов (в том случае, срок сдачи декларации наступает уже после срока уплаты или декларация по какому-то виду платежа не предусмотрена). Срок сдачи уведомления об исчисленных суммах налогов до 25 числа каждого месяца, так как ФНС России необходимо знать, сколько денег необходимо списывать с единого налогового счета по каждому конкретному налогу.

Проблемная ситуация, когда у одного налогоплательщика одновременно где-то задолженность, а где-то переплата по разным платежам, исключены, что также повлекло отмену предоставления уточняющих документов и оформление документов на перезачеты. Новый налоговый счет позволил не только видеть задолженность, но и налоговые вычеты и переплаты при уплате текущих платежей и их засчитывать.

Также единый налоговый счет можно пополнять заранее. При этом до наступления срока оплаты, индивидуальные предприниматели вправе использовать деньги на балансе по своему усмотрению. Если у предпринимателя уменьшаются налоговые обязательства, лишние деньги остаются на балансе единого налогового счета после проведения обязательных платежей.

Кроме того, введение института единого налогового счета позволило расширить сервисные возможности ФНС России, в части онлайн-доступности для налогоплательщиков в детализации начислений и уплаты всех налогов, сборов, авансовых платежей, страховых взносов, штрафов, пеней и процентов. Теперь налогоплательщик имеет возможность по ИНН оплатить актуальную сумму обязательств, как по номеру телефона, так и подключив автоплатеж. Также появились новые возможности в области дальнейшей интеграции с ИТ-платформами налогоплательщиков.

Главным минусом введения единого налогового платежа стало то, что распределяет платежи не сам налогоплательщик, а компьютерная программа по заложенному в нее алгоритму. Ранее индивидуальные предприниматели при необходимости могли установить удобный для себя порядок уплаты (отложить оплату штрафа, если они с ним не согласны). По новым правилам, при наступлении очередного срока уплаты с единого налогового счета сначала списывается задолженность, и только потом — текущие платежи. Также к минусам введения единого налогового платежа относятся сбои в системе и, как следствие, возможные неправильные расчеты.

Эфендиев Тахир Сейпуевич,

кандидат юридических наук, доцент кафедры «Правовое обеспечение государственного управления и экономики» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Вопросы охраны общественного порядка на железнодорожном транспорте

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы обеспечения общественного порядка и общественной безопасности на транспорте, специфика работы линейных отделов внутренних дел на транспорте.

Ключевые слова: административное правонарушение на железнодорожном транспорте; транспортная безопасность; линейные отделы внутренних дел на транспорте.

Tahir S. Efendiev,

PhD in Law, Associate Professor of the Department «Legal Support of Public Administration and Economics» of the Law Institute of Russian University of Transport (MIIT)

Issues of protecting public order in railway transport

Abstract. The article deals with the issues of ensuring public order and public safety in transport, the specifics of the work of linear departments of internal affairs in transport.

Keywords: administrative offense in railway transport; transport security; linear departments of internal affairs in transport.

Железнодорожный транспорт в Российской Федерации является составной частью единой транспортной системы Российской Федерации (Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»). Железнодорожный транспорт по объему грузопассажирских перевозок занимает ведущее место в транспортной системе России. Административно-правовая охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности на данном виде транспорта определяется его особенностями, которые влияют на распределение средств органов внутренних дел на транспорте.

Обеспечением общественного порядка и общественной безопасности на транспорте принято считать систему мер по осуществлению надзора за соблюдением правил, действующих на объектах, которые обеспечивают функционирование средств транспорта и обслуживающих его систем, а также предупреждение и пресечение правонарушений, применение к правонарушителям мер воздействия и принуждения. К особенностям работы железнодорожного транспорта можно отнести: протяженность участков оперативного обслуживания, круглосуточный режим работы, постоянное перемещение людей и грузов, использование транспорта преступными элементами, притягательность железных дорог для несовершеннолетних и бродяг и т.д. Все эти факторы оказывают влияние на работу транспортной полиции. Протяженность участков обслуживания значительно удаляет состав патрульно-постовых нарядов друг от друга и от линейных отделов внутренних дел, что затрудняет управление, взаимодействие и контроль.

Начальники линейных отделов внутренних дел должны учитывать специфику работы транспорта, особенности и назначение сил и средств, ее обеспечивающих, методы и формы работы, количество преступлений и правонарушений на отдельных участках, графики следования транспортных средств, виды транспортных средств, а также расположение территориальных органов внутренних дел и учреждений внутренних дел на транспорте. С учетом специфики работы объектов железнодорожного транспорта организуются наряды, сходные по функциям с нарядами территориальных подразделений полиции. Наряды полиции на транспорте обязаны:

- 1) предупреждать и пресекать правонарушения, задерживать и доставлять правонарушителей;
- 2) своевременно выявлять, задерживать и удалять правонарушителей с вокзалов в обеспечении порядка в залах ожидания, билетных кассах, при посадке и высадке;
- 3) оказывать содействие администрации вокзалов в обеспечении порядка в залах ожидания, билетных кассах, при посадке и высадке пассажиров;
- 4) предотвращать посадку пассажиров, находящихся в состоянии опьянения.

На транспорте применяются наряды сопровождения, деятельность которых регламентируется приказом МВД России и Минтранса Рос-

сии от 27 декабря 2013 г. № 1022/487 «Об утверждении Инструкции по организации работы нарядов полиции линейных управлений (отделов) МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте и работников локомотивных и поездных бригад по обеспечению правопорядка в поездах дальнего следования и пригородного сообщения». Сопровождение нарядами полиции осуществляется следующими способами:

— сквозными: один наряд от пункта формирования поезда до пункта его назначения в пределах Российской Федерации;

— эстафетными: несколько нарядов в пределах участков обслуживания;

— по участку: один наряд в пределах участка своего обслуживания.

Рассмотрение дел об административных правонарушениях от имени административных органов железнодорожного транспорта входит в компетенцию следующих должностных лиц:

— главные ревизоры, ревизоры по безопасности движения поездов, уполномоченные в области железнодорожного транспорта, железных дорог и отделений железных дорог;

— начальники станций, их заместители, начальники вокзалов, их заместители, начальники локомотивных (вагонных) депо, начальники пассажирских поездов (механики — бригадиры пассажирских поездов);

— контролеры-ревизоры пассажирских поездов, ревизоры-инструкторы по контролю пассажирских поездов, ревизоры по контролю доходов, дорожные мастера, начальники дистанции пути, начальники дистанции сигнализации, связи и вычислительной техники.

Глава 11 КоАП РФ раскрывает группу составов административных нарушений на транспорте.

Статья 11.1 КоАП РФ посвящена регламентации правонарушений на железнодорожном транспорте. Объектом всех указанных в статье правонарушений являются общественные отношения в сфере обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте и метрополитене. Объективной стороной административного правонарушения на железнодорожном транспорте является совокупность признаков, характеризующих внешние проявления данного админи-

стративного правонарушения. Признаками административного правонарушения на железнодорожном транспорте являются обстановка, время, место, орудие и способ совершения административного проступка и конкретные действия виновных лиц.

Объективная сторона, закрепленных в ст. 11.1 КоАП РФ нарушений, выражается:

- в повреждении железнодорожного пути, сооружений и устройств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, сбрасывании на железнодорожные пути или оставлении на них предметов, которые могут вызвать нарушение движения поездов;

- несоблюдении установленных габаритов при погрузке и выгрузке грузов;

- повреждении защитных лесонасаждений, снегозащитных ограждений или других путевых объектов;

- нарушении правил проезда гужевым транспортом и прогона скота через железнодорожные пути, а равно нарушении правил выпаса скота вблизи железнодорожных путей;

- проходе по железнодорожным путям в неустановленных местах;

- нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на железнодорожных путях общего пользования, железнодорожных путях не общего пользования или на железнодорожных переездах.

Субъектами данных правонарушений могут быть как граждане, так и должностные лица. При этом правонарушения, предусмотренные ч. 2 ст. 11.1 КоАП РФ, могут быть совершены только должностными лицами железнодорожного транспорта, осуществляющими контроль за погрузкой в вагоны и выгрузкой грузов из вагонов. В связи с этим необходимо отметить, что на железнодорожном транспорте, учитывая специфику движения и в целях его безопасности, установлены предельные габариты погружаемых и выгружаемых грузов. Несоблюдение этих габаритов, т.е. превышение предельных внешних очертаний груза, может усложнить беспрепятственный проход поездов и представляет собой объективную сторону данного правонарушения. Субъективной стороной административного правонарушения на железнодорожном транспорте является психическое отношение

субъекта административного правонарушения на железнодорожном транспорте к совершенному деянию и его последствиям в момент совершения административного правонарушения.

Административное правонарушение на железнодорожном транспорте признается совершенным умышленно, если лицо, его совершившее, сознавало противоправный характер своего действия (бездействия), предвидело его вредные последствия и желало наступления таких последствий или сознательно допускало либо относилось к ним безразлично.

Административное правонарушение на железнодорожном транспорте признается совершенным по неосторожности, если лицо, его совершившее, предвидело возможность наступления вредных последствий своего действия (бездействия), но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывало на предотвращение таких последствий либо не предвидело возможности наступления таких последствий, хотя должно было и могло их предвидеть.

Для юридических лиц формы вины не определены, но в ст. 2.1 КоАП РФ установлены условия виновности юридических лиц:

- 1) наличие обстоятельств, подтверждающих, что юридическое лицо не приняло всех зависящих от него мер по соблюдению норм, за нарушение которых установлена административная ответственность;
- 2) наличие у юридического лица возможности принятия таких мер.

Кроме того, привлечение физического лица к административной ответственности за административные правонарушения не освобождает от административной ответственности юридическое лицо, и наоборот.

Наличие в составе административного правонарушения на железнодорожном транспорте объекта, субъекта, объективной стороны и субъективной стороны является обязательным. Отсутствие какого-либо одного или нескольких элементов состава административного правонарушения на железнодорожном транспорте означает, что административное правонарушение отсутствует в целом.

Статья 11.15 КоАП РФ определяет административную ответственность за повреждение имущества на транспортных средствах общего пользования, грузовых вагонов или иного предназначенного для перевозки и хранения грузов на транспорте оборудования, а именно:

— за повреждение имущества на транспортных средствах общего пользования, если причиненный имущественный ущерб не превышает 100 руб., а равно повреждение грузовых вагонов, плавучих и других транспортных средств, контейнеров или иного оборудования, предназначенных для перевозки и хранения грузов на транспорте;

— повреждение пломб или запорных устройств грузовых вагонов, автомобилей и автомобильных прицепов, контейнеров, трюмов, грузовых отсеков и других грузовых помещений плавучих средств и воздушных судов, повреждение отдельных грузовых мест или их упаковки, пакетов, а равно ограждений на пассажирских платформах, нанесение ущерба помещениям железнодорожных станций и вокзалов либо повреждение ограждений грузовых дворов (терминалов) железнодорожных станций, грузовых автомобильных станций, контейнерных пунктов (площадок), портов (пристаней, посадочных площадок), шлюзов и складов, используемых для выполнения операций по перевозке грузов.

Статья 11.16 КоАП РФ является в определенной степени общей, она закрепляет ответственность за нарушение требований пожарной безопасности на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте.

Еще одной общей статьей является ст. 11.17 КоАП РФ «Нарушение правил поведения граждан на железнодорожном, воздушном или водном транспорте». Применительно к железнодорожному транспорту объективная сторона этой статьи может быть выражена:

— в посадке или высадке граждан на ходу поезда либо в проезде на подножках, крышах вагонов или в других, не приспособленных для проезда пассажиров местах, а равно в самовольной без надобности остановке поезда либо в самовольном проезде в грузовом поезде;

— в выбрасывании мусора или иных предметов на железнодорожные пути и платформы.

Проезд без билета может случиться практически на любом транспорте, согласно ст. 110.1 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации за отказ от приобретения проездного документа (билета), а также от внесения платы за оказание услуги по его оформлению в случаях, установленных ст. 82 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», безбилетным физическим лицом уплачивается перевозчику штраф:

— в поезде пригородного сообщения — в 50-кратном размере установленного тарифа на перевозку пассажира на расстояние 10 км, применяемого на участке для типа и класса вагона и категории поезда, в котором обнаружено безбилетное физическое лицо;

— в поезде дальнего следования — в 5-кратном размере установленного тарифа на перевозку пассажира на расстояние 100 км, применяемого для типа и класса вагона, места в вагоне и категории поезда, соответственно в котором и на котором обнаружено безбилетное физическое лицо.

В силу ст. 11.19 КоАП РФ «Нарушение правил провоза ручной клади, багажа и грузобагажа» административной ответственности применительно к рассматриваемой нами теме подлежат следующие действия:

— провоз ручной клади сверх установленных норм без оплаты на воздушном, морском, внутреннем водном или железнодорожном транспорте;

— провоз в ручной клади, багаже или грузобагаже веществ и предметов, запрещенных к перевозке, а равно сдача опасных веществ на хранение в железнодорожные камеры хранения;

— провоз без оплаты домашних животных и птиц.

Особенной в рассматриваемой нами группе нарушений является ст. 11.24 КоАП РФ «Организация транспортного обслуживания населения без создания условий доступности для инвалидов». Предлагается, что цель этой статьи — административно-правовыми методами обеспечить защиту прав инвалидов на пользование общественным транспортом.

В соответствии с ней нарушение руководителем организации или иным должностным лицом, ответственным за организацию системы транспортного обслуживания населения и эксплуатацию транспортных средств, требований законодательства, предусматривающих включение в систему транспортного обслуживания населения транспортных средств, доступных для инвалидов, влечет наложение административного штрафа.

Объект данного правонарушения — общественные отношения в области обеспечения беспрепятственного доступа инвалидов к объектам транспортной инфраструктуры. Непосредственный предмет посягательства — право инвалидов на доступ к транспортным средствам общего пользования. Состав рассматриваемого правонарушения мо-

гут образовывать действия должностных лиц, нарушающих соответствующие требования законодательства, или их бездействие, принятие мер, направленных на исполнение этих требований. Субъект в данном случае является специальным — это руководители организаций (независимо от их организационно-правовой формы), осуществляющих транспортное обслуживание населения. Ответственность за совершение этого правонарушения несут также иные должностные лица, на которых действующими инструкциями, правилами или в связи с занимаемым ими служебным положением возложена ответственность за организацию системы транспортного обслуживания населения и эксплуатацию транспортных средств.

Асриян Софья Сергеевна,
студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Реализация государственной поддержки индивидуальных предпринимателей по программе «выращивания» поставщиков в транспортной сфере

Аннотация. Предпринимательский сектор играет важнейшую роль в стабильном функционировании экономики любой страны посредством обеспечения занятости населения, поддержания конкуренции и наполняемости рынка новыми товарами и услугами. Взаимосвязь государства и индивидуальных предпринимателей неразрывна, поэтому на сегодняшний день в условиях санкционного давления, последствий вируса COVID-19 так важно поддерживать бизнес и разрабатывать новые направления предпринимательской деятельности. В статье рассматривается механизм государственной поддержки субъектов предпринимательства на примере программы «выращивания» поставщиков для осуществления государственных контрактов в транспортной области. Проводится анализ и предлагаются варианты совершенствования поддержки индивидуальных предпринимателей со стороны государств.

Ключевые слова: государственная поддержка; поставщик; транспорт; офсетный договор; государственные закупки; индивидуальное предпринимательство; государственные контракты.

Sofia S. Asriyan,

student of the Law Institute of Russian University of Transport (MIIT)

Implementation of state support for individual entrepreneurs under the program of «growing» suppliers in the transport sector

Abstract. Entrepreneurs play a crucial role in the stable functioning of the economy of any country by providing employment, maintaining competition and filling the market with new goods and services. The relationship between the state and individual entrepreneurs is inseparable, therefore, today, in the context of sanctions pressure and the consequences of COVID-19, it is so important to support business and develop new areas of entrepreneurial activity. The article discusses the mechanism of state support for business entities on the example of the program of «growing» suppliers for the implementation of government contracts in the transport sector. The analysis is carried out and options for improving the support of individual entrepreneurs from the state are proposed.

Keywords: government support; supplier; transport; offset contract; government procurement; individual entrepreneurship; government contract.

Главенствующую роль в обеспечении благоприятных условий для функционирования экономики и развития сферы бизнеса выполняет государство, которое оказывает содействие в поддержании инициативы индивидуальных предпринимателей.

Основная цель государственной политики состоит в сохранении и повышении уровня жизни граждан через пополнение внебюджетных фондов, что в конечном итоге служит улучшением условий для функционирования предпринимательского сектора. Данные фонды помогают сохранять конкурентную экономическую среду через контроль над образованием естественных монополий и оказанием помощи индивидуальным предпринимателям за счет продвижения выпускаемых ими товаров на рынок России и других государств.

В настоящее время экономика России проходит непростой период трансформации, вызванный специальной военной операцией, санкционным давлением и последствиями вируса COVID-19. Учитывая то, что субъекты предпринимательства обеспечивают около 40% оборота

ВВП [URL: <https://мсп.пф/analytics/>] от общего числа занятых, то можно прийти к выводу, что от успешного функционирования индивидуальных предпринимателей зависят темпы адаптации российской экономики к новым условиям. Именно поэтому государство сейчас заинтересовано в поддержке данного сектора.

В конце 2021 г. Минэкономразвития России предоставило Декларацию взаимодействия крупного бизнеса с субъектами предпринимательства, которая определяет принципы взаимодействия крупного бизнеса с индивидуальными предпринимателями, где крупный бизнес может оказывать им поддержку. Неотъемлемой частью Декларации стал стандарт взаимодействия, включающий в себя: перечень показателей оценки эффективности, принципы отчетности и раскрытия информации в рамках проведенных совместных мероприятий. Именно на регламентацию процессов взаимодействия и направлены поправки в законодательство.

В качестве поддержки развития сектора предпринимательства со стороны государственного аппарата была разработана программа по «выращиванию» поставщиков государственными компаниями из числа индивидуальных предпринимателей для их дальнейшего участия в закупках товаров, работ и услуг. Слово «выращивание» в данном случае подобрано в связи с тем, что крупные государственные компании берут под свое покровительство «молодых» субъектов предпринимательства для их дальнейшего обучения и сотрудничества.

Участвовать в программе развития малого и среднего предпринимательства могут только те субъекты, которые помимо того, что уже зарегистрированы в качестве предпринимателей, так и имеют опыт исполнения договоров по государственным закупкам.

Правительством РФ утверждены форма программы по развитию субъектов предпринимательства в целях их потенциального участия в закупках и требования к порядку проведения отбора данных субъектов для участия в программах по развитию предпринимательского сектора. Помимо этого, для участия в данной программе разрабатывают индивидуальные карты развития и памятки участникам при проведении программы, предусматривающие комплекс методических, правовых и финансовых мер для заключения офсетных договоров.

Одной из корпораций, которая реализовывает программу «выращивания» в статусе заказчика, выступает ОАО «РЖД», в том числе его региональные подразделения филиала и структурные подразделения, находящиеся на территории железной дороги, инициирующее проведение закупок.

На данный момент ОАО «РЖД» развивает взаимодействие с рядом индивидуальных предпринимателей по вопросу поставок ручных инструментов с механизированным приводом.

Стоит отметить, что до введения данной поддержки предпринимательскому сектору ОАО «РЖД» на протяжении долгого времени сотрудничает с субъектами малого и среднего предпринимательства, заключая с ними договоры по предоставлению путей необщего пользования, складов для передержки вагонов и других смежных услуг.

Программа «выращивания» из-за своего резкого введения в оборот принесла ряд сложностей. Например, сотрудники внутреннего контроля и аудита ОАО «РЖД» отмечают, что появились проблемы из-за качества поставляемой продукции и выполнения условий договоров в связи со сжатыми сроками. Помимо этого, зачастую предполагаемые кандидаты малого и среднего предпринимательства не обладают должным оснащением, техникой, людьми и другими ресурсами на выполнение заявленных работ. Поэтому видится важным проведение более строгого отбора участников — индивидуальных предпринимателей — для качественной реализации рабочих программ ОАО «РЖД», представляющих от своего лица транспортную инфраструктуру Российской Федерацию.

Таким образом, программа по «выращиванию» поставщиков помимо поддержки предпринимательского сектора выполняет функцию долгосрочного сотрудничества государственных компаний и индивидуальных предпринимателей, что является большой перспективой для развития их бизнеса и совершенствования выполнения государственных контрактов за счет привлечения новых лиц. Благодаря чему, несмотря на непростое для экономики России время, она может не только продолжать качественно функционировать, но и выходить на свой новый, усовершенствованный уровень.

Бебурия Давид Бесикович,
аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Особенности правового регулирования цифровых технологий в транспортной отрасли

Аннотация. Многие направления российской экономики проходят преобразование, основанное на цифровых технологиях. Сейчас трансформация происходит во многих отраслях, также и в сфере транспорта. Различные аспекты заставляют транспортные компании осуществлять внедрение цифровых процессов, необходимо автоматизирование управления, а также обеспечение повышенной надежности и безопасности системы. Цифровизация логистической и транспортной сферы Российской Федерации — одна из важнейших задач стратегического развития страны. Для того чтобы внедрение современных цифровых технологий в эту отрасль экономики государства было более беспроблемным, необходимо знать все правовые аспекты, которые могут возникнуть в данном процессе.

Ключевые слова: цифровизация; цифровая трансформация; логистика; правовое регулирование; транспорт.

David B. Beburia,
Postgraduate student of the Law Institute
of Russian University of Transport (MIIT)

Features of the legal regulation of digital technology in the transport industry

Abstract. Many spheres and sectors of the Russian economy are undergoing digital transformation based on digital technologies. The sphere of transport was one of the first to experience the introduction of digital technologies: the objective need to automate management and improve the reliability of the transport system prompted transport companies to computerize management processes before others, and then to digitalize the entire sphere. Digitalization of the logistics and transport sector of the Russian Federation is one of the most important tasks of the strategic development

of the country. In order for the implementation of modern digital technology in this branch of the state economy to be more seamless — it is necessary to know all the legal aspects that may arise in this process.

Keywords: digitalization; digital transformation; logistics; legal regulation; transport.

Деятельность, нацеленная на образование структуры правового регулирования экономической деятельности, основанной на цифровых технологиях, охватила различные сферы государственной власти. Заключается она в детальном анализе всех отраслей деятельности и также внедрении правового и нормативного регулирования, основанного на цифровых технологиях.

Основными инновационными моделями, стабилизирующими общественные отношения в конъюнктуре внедрения цифровых технологий, являются долгосрочное правовое планирование и правовой эксперимент.

Главной особенностью правового регулирования в международной логистической и транспортной области является то, что основные вопросы решаются в различных международных соглашениях, которые включают в себя унифицированные нормы. Данные унифицированные нормы определяют условия международных перевозок пассажиров и грузов.

Проанализируем основные направления, установленные на основе их влияния на разработку основных национальных программ и построение системы обеспечения работы интеллектуальных транспортных систем.

В рамках реализации Указа Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» Правительством РФ сформирована национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации».

Совершенствование технологий искусственного интеллекта является одним из вариантов реализации программы, заключающейся в разработке ряда мер по достижению лидирующих позиций в этой области в мире, таких как: обеспечение кадрами и обязательными техническими средствами, поддержка передовых научных исследований, повышение доступности и качества данных, стимулирование спроса

на продукты с использованием технологии. Также решаются задачи проектирования и разработки программного обеспечения с использованием технологий искусственного интеллекта.

Нормы транспортного права часто пересекаются с нормами уголовного, административного, конституционного права (федеральные транспортные средства).

В раздел административного права транспортной и логистической отрасли входят следующие пункты:

- лицензирование некоторых типов логистической деятельности;
- полное обеспечение функционирования транспортной инфраструктуры;
- административная ответственность граждан, которые управляют транспортными средствами;
- административное управление транспортными средствами.

Источником права в транспортной и логистической области является юридическая форма выражения воли страны. Эта юридическая форма будет являться обязательной для исполнения. Федеральные законы России считаются одним из самых основных источников логистического права.

Прогноз до 2025 г. указывает на то, что до 30% информации будет собираться и обрабатываться в реальном времени, а в транспорте — применяться для моделирования и развития транспортных потоков, планирования улучшения транспортной и логистической инфраструктуры.

В рамках ближайшей пятилетней программы в России по развитию транспортной и логистической области намечается достичь таких основных целей:

- увеличение доступности для населения Российской Федерации высококачественных транспортных услуг;
- ускорение товарного движения.

Основными стратегическими целями правового развития логистической и транспортной области России являются:

- слаженно развитая логистическая и транспортная отрасль совместно с другими областями экономики Российской Федерации, а также с другими регионами государства;
- увеличение экспорта услуг всего логистического комплекса России;

- понижение общих логистических и транспортных затрат экономики страны;
- увеличение устойчивости и комплексной безопасности логистической и транспортной области;
- укрепление обороноспособности России и национальной безопасности, а также экономического суверенитета благодаря действенным правовым нормам и законам в логистической и транспортной области;
- оптимизация товарооборота (товародвижения) и планомерное увеличение мобильности граждан Российской Федерации;
- формирование в логистической и транспортной сфере таких правовых условий и законодательных актов, которые бы способствовали ее устойчивому развитию, а соответственно, и социально-экономическому развитию всего государства.

В довершении всего хотелось бы отметить, что формирование современной среды цифровой трансформации на основе передовых технологий, которое активно стремиться использовать логистическая и транспортная отрасли, открывает совершенно новую сторону гражданско-правового регулирования.

Бокань Василий Александрович,
аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Правовые основы внедрения интеллектуальных транспортных систем на дорогах Российской Федерации

Аннотация. Статья посвящена исследованию основ правового регулирования внедрения интеллектуальных транспортных систем в Российской Федерации. Рассмотрены основные нормативные правовые акты, направленные на расширение практики применения интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах Российской Федерации. Наличие интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах можно отнести к основам безопасности жизнедеятельности, социального и экономического развития страны. При этом остаются мало изученными вопросы юридического регулирования

ния отношений цифровизации дорожно-транспортного комплекса на федеральном и региональном уровнях. Вместе с тем в Российской Федерации в последние годы проводится работа в целом по вопросам формирования и развития цифровой экономики, и в частности по вопросам развития интеллектуальных транспортных систем.

Ключевые слова: интеллектуальная транспортная система; автомобильные дороги; оптимизация движения; организация дорожного движения; транспортные потоки.

Vasily A. Bokan,

Postgraduate student of the Law Institute
of Russian University of Transport (MIIT)

Legal basis for the implementation of intelligent transport systems on the roads of the Russian Federation

Abstract. The article is devoted to the study of the basis of legal regulation of the introduction of intelligent transport systems in the Russian Federation. The author identified the main legal and regulatory acts aimed at expanding the practice of intelligent transport systems on the roads of the Russian Federation. The presence of intelligent transport systems on the roads can be attributed to the basics of life safety as well as social and economic development of the country. At the same time the issues of legal regulation of relations of the road traffic system digitalization at the federal and regional levels remain poorly studied. However, in recent years the work concerning formation and development of the digital economy and in particular the development of intelligent transport systems is underway in the Russian Federation.

Keywords: intelligent transport system; highways; traffic optimization; traffic management; traffic flows.

Создание интеллектуальных транспортных систем (далее — ИТС) является важнейшей задачей обеспечения высокой эффективности функционирования транспортного комплекса и стратегическим направлением обеспечения его безопасности [1]. При этом основными задачами внедрения ИТС на автомобильных дорогах является автоматизация процессов управления дорожным движением и, как

следствие, обеспечение безопасности всех участников дорожного движения.

Современный уровень развития технологий позволяет перевести управление дорожной отраслью на новый уровень, включающий:

- мониторинг ситуации на автомобильных дорогах в режиме реального времени;

- прогнозирование возможных ситуаций и принятие решений по устранению проблем с использованием технологий искусственного интеллекта;

- выработку управленческих решений на основе моделирования, в том числе по функционированию транспортного комплекса и др.

В качестве подхода к регулированию отношений, связанных с развитием ИТС в России, на сегодняшний день используются в основном программные документы. Так, дефиниция понятия ИТС, приведенная в разделе 2 ГОСТ Р 56829-2015 «Национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Термины и определения» также продублирована в Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р.

Меры по цифровизации дорожной деятельности и внедрению ИТС заложены и в иных документах стратегического и программно-целевого планирования, таких как:

- Транспортная стратегия, согласно которой развитие ИТС и моделей взаимодействия (V2X и V2R) требует разработки технологических стандартов для обязательного обеспечения новых транспортных средств возможностями хранения данных и передачи информации между участниками движения и инфраструктурой. Наряду с этим потребуются создание и развитие инфраструктуры обеспечения безопасного движения автономных транспортных средств;

- Стратегическое направление в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года, утвержденное распоряжением Правительства РФ от 21 декабря 2021 г. № 3744-р, в соответствии с которым к ключевым инициативам и проектам, направленным на приоритетное достижение цели цифровой трансформации, относится «Цифровое управление транспортной системой Российской Федерации», предусматривающее создание

единого центра управления транспортным комплексом, ситуационных центров, а также развитие системы моделирования транспортных потоков с применением технологий искусственного интеллекта;

— Программа цифровизации в сфере дорожного хозяйства в Российской Федерации, утвержденная распоряжением Минтранса России от 31 мая 2021 г. № ВС-105-р, предусматривающая создание федеральной платформы сети ИТС, а также региональных платформ ИТС и их интеграцию с федеральной платформой.

Вместе с тем в соответствии с рекомендациями Коллегии Евразийской экономической комиссии от 22 декабря 2020 г. № 27 «О согласованных подходах к взаимодействию национальных интеллектуальных транспортных систем, в том числе в целях совершенствования транспортного (автомобильного) контроля» необходимо в том числе сформировать правовые основы создания, развития и обеспечения функционирования национальной сети интеллектуальных транспортных систем, проработать вопрос целесообразности установления обязательных требований к интеллектуальной транспортной системе и ее компонентам [URL: <http://www.eaeunion.org/>].

Однако в России в настоящее время, несмотря на существенную активизацию работ в сфере ИТС и разработку документов стратегического видения, нет четких граней, прежде всего правовых, в развитии ИТС вне национальных проектов [1].

Сегодня работы по развитию ИТС ведутся на разных (федеральном, региональном, местном) уровнях, при этом проводимые мероприятия не всегда имеют согласованный характер. Одной из важнейших проблем внедрения ИТС, среди прочего, является отсутствие необходимых оснований для перераспределения полномочий между региональными и муниципальными участниками внедрения ИТС. Также отсутствует объединение элементов ИТС разных уровней в единую информационную сеть (что может стать также проблемой при создании подобной глобальной структуры). Здесь, правда, стоит отметить, что в настоящее время проводятся работы по формированию необходимой нормативно-правовой базы для создания как раз общей, всероссийской системы ИТС для автомобильных дорог. При этом в дальнейшем не исключается возможность создания и более комплексных интеллектуальных транспортных систем, охватывающих все основные виды транспорта.

В связи с низким уровнем информационного взаимодействия между всеми участниками внедрения ИТС при создании и обеспечении деятельности ИТС на дорогах разного уровня отсутствует возможность для принятия оперативных управленческих решений, влияющих на ту или иную ситуацию на дорогах, расположенных на одной территории, либо же на пограничной территории нескольких муниципальных образований, входящих в состав одного субъекта РФ.

Недостаточность согласованности в создании ИТС ведет к неэффективному расходованию средств, а также внедрению нерациональных технических решений. Более того, не исключен риск того, что в дальнейшем, при объединении всех ИТС в единую, пусть даже и региональную, возникнет необходимость дополнительных затрат для осуществления работ по технологическому присоединению, обеспечению информационной безопасности и т.д.

В свою очередь толчок в развитии ИТС дал национальный проект «Безопасные качественные автомобильные дороги» (далее — НП БКД).

Следует отметить, что если проект «Цифровая экономика» предусматривает предпосылки к внедрению ИТС, то в рамках Федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» (далее — ФП ОМРДХ), входящего в состав НП БКД содержит конкретные шаги, направленные на практическое их внедрение и активное использование.

Так, паспортом ФП ОМРДХ предполагается внедрение ИТС, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях с населением свыше 300 тыс. человек. При этом уже не первый год обсуждается возможность снижения этой планки.

Под внедрением ИТС в соответствии с постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. № 1762 следует понимать последовательное повышение уровней зрелости ИТС городской агломерации. Указанным постановлением установлено три уровня зрелости — 0, 1 и 2, а также требования к их достижению. В результате, к концу 2024 г. 27 городских агломераций с населением свыше 300 тыс. человек должны достичь как минимум 1 уровня зрелости.

Дальнейшее развитие и внедрение ИТС предусматривается в рамках постановления Государственной программы «Развитие транс-

портной системы» (далее — ГП РТС) (приложение № 3), утвержденной постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596. Так, Программой предусматривается достижение не ниже, чем первого уровня зрелости 66 городами до конца 2030 г. В дополнение к ранее указанным уровням зрелости ИТС вводятся еще три дополнительных, расширяющих возможности ИТС в городских агломерациях. Более того, реализация работы по созданию и модернизации ИТС в рамках НП БКД с 2024 г. в рамках ГП РТС подразумевает более активное участие субъектов и муниципальных образований, так как на создание и внедрение ИТС предусмотрено предоставление субсидии, а не иного межбюджетного трансферта, как это происходит в соответствии с постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2019 г. № 1762.

В развитие указанных постановлений распоряжением Минтранса России от 21 марта 2022 г. № АК-74-р утверждены Методические рекомендации по разработке заявок (включая локальные проекты по созданию и модернизации интеллектуальных транспортных систем), необходимых для участия в мероприятии по внедрению ИТС в рамках ФП ОМРДХ, и соответственно на получение федеральных средств в целях софинансирования работ и по внедрению ИТС.

В данных методических рекомендациях в том числе устанавливаются требования к локальным проектам, содержатся рекомендации по созданию, развитию и обеспечению эффективного функционирования ИТС в городских агломерациях, рекомендации по разработке регламентов эксплуатации ИТС в городских агломерациях и др.

Исходя из ранее указанного, внедрение ИТС направлено на решение первоочередных проблем только крупных городских агломераций с населением более 300 тыс. человек. На сегодняшний день в проекте участвует 59 городских агломераций из 51 субъекта РФ. При этом г. Москва, Ленинградская и Московская области в проекте не участвуют. Так как агломерация подразумевает наличие «ядра» и «городов-спутников» («сателлитов»), работы по созданию и модернизации ИТС могут затрагивать куда как большее число населения и более обширную сеть автомобильных дорог того или иного субъекта РФ.

В целях гармонизации развития ИТС распоряжением Минтранса России от 30 сентября 2022 г. № АК-247-р утверждена Концепция

создания и функционирования национальной сети интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах общего пользования.

В 2022 г. создана рабочая группа по подготовке проекта федерального закона «О национальной сети интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах общего пользования и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», объединяющая специалистов различных ведомств, научных и профильных организаций.

Также предусмотрен целый ряд предпосылок для изменений в области нормативно-технического регулирования, одной из задач которых установлено внедрение новых технических требований и стандартов обустройства автомобильных дорог с учетом ИТС, в том числе на основе цифровых технологий, направленных на устранение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий, обеспечения приоритета проезда общественного транспорта, повышения средней скорости движения транспортных средств и т.д. С учетом необходимости выработки единой технической стратегии в управлении автомобильными дорогами разработан график обновления стандартов и технических требований в области дорожного хозяйства, реализация которого позволит сформировать новую современную систему отраслевой стандартизации.

Нельзя не отметить еще один важный элемент, связанный с ИТС, а именно высокоавтоматизированные и беспилотные транспортные средства. Среди нормативных правовых актов, регулирующих данный вид транспорта, следует отметить постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств». Данным постановлением утверждено Положение о проведении эксперимента (проводимого до 31 июля 2022 г.) по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств, которое определяет условия и порядок проведения эксперимента. В нем, в частности, приводятся определения основным категориям, используемым в эксперименте (автоматизированный режим управления, автоматизированная система вождения, собственник, водитель высокоавтоматизированного транспортного

средства и т.д.). Положение раскрывает основной принцип распределения ответственности между участниками дорожного движения за происшествия на автомобильных дорогах при использовании высокоавтоматизированного транспортного средства в рамках эксперимента. Продолжением установления экспериментального правового режима по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств стало постановление Правительства РФ от 9 марта 2022 г. № 309.

Вместе с тем, рассматривая основные акты правового регулирования реализации программ и мероприятий, влияющих на формирование и функционирование ИТС на дорогах России, можно говорить о наличии недостаточной правовой основы для внедрения и развития ИТС. Это же следует из того факта, что ни в одном федеральном законе не употребляется целостное понятие ИТС. Это влечет за собой целую череду проблем, связанных в том числе с вопросом финансирования работ по созданию и содержанию ИТС — зачастую данный вопрос остается абсолютно открытым, что является камнем преткновения, не дающим возможности начать работы по внедрению ИТС в течение многих лет.

Еще одной проблемой существующего нормативно-правового регулирования ИТС во многом можно считать отсутствие в необходимом объеме регламентирования на уровне законов и подзаконных правовых актов в части содержания созданных систем и обеспечения их безопасности. Так, например, Методическими рекомендациями, утвержденными распоряжением Минтранса России от 21 марта 2022 г. № АК-74-р, предусмотрено наличие сведений об объемах средств регионального бюджета на содержание ИТС. Но указанные Методические рекомендации не определяют, с какого момента можно или нужно проводить эти работы и услуги, что является источником финансирования содержания созданной ИТС и т.д. То же относится и к обеспечению информационной безопасности. Причем, подобная ситуация не является уникальной для отечественного законодательства, она встречается во многих отраслях в связи с активной цифровизацией.

Таким образом видно, что законодательство не поспевает за новыми общественными отношениями, связанными с внедрением и развитием ИТС, что снижает эффективность регулирования в данной области.

Как уже говорилось ранее, для обеспечения полноценного и эффективного взаимодействия между муниципальным и государственными органами власти необходимо внесение изменений, касающихся не только непосредственно самих ИТС, но и регулирования отношений, возникающих при создании, модернизации и последующем содержании созданных систем. В настоящее время некоторыми из участников мероприятия по внедрению ИТС применяются те или иные правовые решения. Но уникальность уже сложившихся отношений, особенности межведомственного взаимодействия региональных и местных властей при отсутствии единого нормально-правового регулирования не позволяют вводить подобные практики одинаково легко и эффективно во всех субъектах РФ. На сегодняшний день можно с уверенностью говорить о необходимости дальнейшего изучения вызовов, которые стоят перед государством, как источником права, закрепления основополагающих правовых понятий и создания правовой и нормативно-технической базы, позволяющей расширять внедрение ИТС, предотвращать возможные нарушения, в том числе прав человека, связанные с таким внедрением, обеспечивать грамотные и эффективные технические решения.

И такая комплексная работа, направленная на расширение правового обеспечения внедрения ИТС, уже начата. Это следует в том числе из паспорта федерального проекта «Безопасность дорожного движения» в соответствии с которым в 2024 г. должны быть закончены работы по проведению научных исследований и разработке условий и требований по нормативно-правовому обеспечению внедрения и развития сервисов интеллектуальных транспортных систем в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, повышения качества функционирования региональных транспортных систем и работы автомобильного транспорта. Не менее важным блоком работ по обеспечению внедрения ИТС можно считать активные работы по созданию новых и совершенствованию существующих документов стандартизации: конкретизируются отдельные термины и определения, вводятся новые требования к тем или иным подсистемам ИТС и т.д. Нельзя также не отметить, что в дальнейшем, при более активном формировании свода документов стандартизации, создании новых законов и подзаконных актов, возникнет необходимость в формировании новых требований к специалистам в данном направлении дорожного хозяй-

ства, что потребует не только создания образовательных программ, но и стандартов и требований к специалистам.

Литература

1. Солодский, А. И. Развитие интеллектуальных транспортных систем в России: проблемы и пути их решения. Новый этап // Интеллект. Инновации. Инвестиции. — 2020 — № 6 — С. 10—19.

Бокиева Камилла Шерозджоновна,
аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Актуальные проблемы и приоритетные направления обеспечения безопасности на воздушном транспорте

Аннотация. В статье рассмотрены актуальные проблемы обеспечения безопасности на воздушном транспорте, выделены приоритетные направления для обеспечения безопасности. Обеспечение безопасности на воздушном транспорте является одним из приоритетных направлений государства на сегодняшний день. Правонарушения, совершенные на воздушном транспорте, наносят значительный экономический ущерб, подрывают эффективную работу транспортного комплекса и увеличивают риск аварийных ситуаций.

Ключевые слова: воздушный транспорт; гражданская авиация; транспортная безопасность; нормативно-правовое регулирование воздушного транспорта; терроризм; проблемы обеспечения авиационной безопасности.

Camilla Sh. Bokieva,
Postgraduate student of the Law Institute
of Russian University of Transport (MIIT)

Urgent issues and priority trends to enforce security in air transport

Abstract. The article considers the current problems of security in air transport, highlighted the priority areas to ensure safety. Ensuring security

in air transport is one of the priorities of the state today. Offenses committed in air transport cause significant economic damage, undermine the effective operation of the transport complex and increase the risk of accidents.

Keywords: air transport; civil aviation; transport security; legal regulation of air transport; terrorism; problems of aviation security.

Вопрос обеспечения безопасности на воздушном транспорте как никогда важен на сегодняшний день, поскольку состояние транспортной безопасности оказывает значительное влияние на внутреннюю и внешнюю политику государства. Понятие «транспортная безопасность» рассматривается по-разному, существует множество видов транспортной безопасности. Модельный закон о безопасности на воздушном транспорте 2007 г. рассматривает авиационную безопасность как состояние защищенности воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства в деятельность, связанную с функционированием воздушного транспорта. Закон выделяет террористические акты как угрозу транспортной безопасности.

Мониторинг безопасности воздушного транспорта на протяжении десятилетий является приоритетным направлением научных исследований, включая спутниковые технологии, дистанционные автоматические системы управления транспортными средствами в кризисных ситуациях. В целях обеспечения безопасности отдельных объектов гражданской авиации применяется антитеррористическое досмотровое оборудование и интеллектуальные системы охраны периметра летных полей аэропортов [1, стр. 35].

Правовую основу обеспечения безопасности на объектах транспорта составляют Конституция РФ и федеральные законы, а также международные договоры РФ. Конституция РФ обязывает к государственно-управленческой деятельности по обеспечению транспортной безопасности. Статья 71 закона относит к ведению Российской Федерации «федеральный транспорт и пути сообщения». Федеральный транспорт, пути сообщения составляют основу транспортной системы и включают в том числе воздушный транспорт. Статья 72 Конституции РФ относит к совместному ведению Российской Федерации и субъектов РФ обеспечение правопорядка, общественной безопасности в области транспортной деятельности. Общественная безопасность в сфере функционирования транспортных средств представляет

собой совокупность общественных отношений, обеспечивающих защиту интересов безаварийного функционирования транспортных средств, охрану жизни и здоровья граждан, материальных ценностей.

Одним из важных направлений деятельности по обеспечению безопасности на воздушном транспорте является анализ и изучение причин авиационных происшествий. Наиболее часто проблемы с обеспечением мер по безопасности полетов выявляются в авиакомпаниях, выполняющих региональные перевозки, отмечал руководитель Росавиации Александр Нерадько на расширенной коллегии ведомства в марте 2022 г. По словам чиновника, авиационные происшествия в таких предприятиях случаются из-за неэффективной работы топ-менеджеров авиакомпаний, которые бездействуют при выявлении нарушений правил полетов или сами им способствуют.

В отчете Межгосударственного авиационного комитета (МАК) говорится, что 75% авиационных происшествий связаны с человеческим фактором. Под человеческим фактором понимается совокупность идейно-нравственных, социальных, психологических, физических, профессиональных и других качеств человека, оказывающих влияние на результаты его деятельности. Авиационные специалисты различного профиля выполняют множество операций по технической эксплуатации и заправке воздушного судна, поддержанию аэродромов и их оборудования в эксплуатационной готовности, пилотированию самолетов и вертолетов, управлению воздушным движением и др. Человеческий фактор может оказывать как позитивное, так и негативное влияние на исход полета. Поэтому в чрезвычайной ситуации как никогда важна профессиональная компетентность авиационного специалиста.

По данным МАК, которые были обнародованы в июне 2022 г., в 2021 г. в России произошло три авиакатастрофы, в них погибло 38 человек. При этом в 2020 г. жертв не было. В отчете МАК рассматривались крушения самолетов вместимостью от 19 мест.

Самая крупная в России авиакатастрофа 2021 г. — крушение самолета Ан-26 Камчатского авиационного предприятия у аэропорта «Палана». Жертвами стали 28 человек — 22 пассажира и 6 членов экипажа. Еще два авиационных происшествия тоже связаны с бортами, которые выполняли региональные перевозки. Вблизи Хабаровска рухнул Ан-26 предприятия «Летные проверки и системы», погибли

шесть человек. Под Иркутском разбился лайнер L-410 компании «Аэросервис», катастрофа унесла жизни четырех россиян.

Всего же за десять лет (2012—2021) в гражданской авиации России произошло 198 катастроф воздушных судов, в результате чего погибли 740 человек. В предыдущее десятилетие (2002—2011) их было на 46% меньше (106), но жертвами стали почти 1 тыс. человек.

Для уменьшения влияния человеческого фактора необходимо проводить периодическую переподготовку авиационных специалистов, контролировать прохождение медицинского обследования перед полетом.

Проблема обеспечения безотказности в работе изделий авиационной промышленности стала особенно актуальной. Как показывает статистика Международной организации гражданской авиации (ИКАО), около трети всех авиационных происшествий происходит из-за отказов и неисправностей авиационной техники. Обеспечение безотказной работы авиационной техники на предприятиях авиационной промышленности возлагается на инженерно-технический состав, который обязан постоянно поддерживать летную годность эксплуатируемых воздушных судов и предупреждать, а также устранять отказы авиационной техники. Обеспечение безотказной работы всех систем, устройств летательных аппаратов в полете — важное направление работы по повышению безопасности и регулярности полетов [2, стр. 368].

Всего в России, по данным *Reuters*, после начала российской спецоперации на Украине и ввода санкций застряли около 400 самолетов стоимостью 10 млрд долл. В рамках санкционной политики иностранные лизинговые компании должны были забрать у российских перевозчиков самолеты. Однако руководство страны постановило, что возврат машин может быть произведен только с разрешения комиссии кабмина по импортозамещению, в результате большая часть лизинговых судов осталась в России, но не летает за границу из-за угрозы ареста [URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5746528> (дата обращения: 8 февраля 2023 г.)]. Также прекратились и поставки запчастей для ремонта этих самолетов из-за рубежа. В настоящий момент для обеспечения безотказной работы авиационной техники происходит активный процесс импортозамещения иностранных запчастей на отечественные. В результате санкционной политики Рос-

сийская авиаотрасль потерпела значительный экономический ущерб. В связи с потерей значительного магистрального парка возросла проблема обеспечения безотказности в работе изделий авиационной промышленности. На настоящий момент устранить все существующие опасности невозможно и экономически невыгодно. В данном случае вступает в силу правило выбора приоритетных направлений. На практике должен быть найден баланс между стоимостью и практичностью различных принимаемых решений.

В систему безопасности полетов на воздушном транспорте входит комплексная обработка и глубокий анализ полетной информации, на основе которой принимаются решения, направленные на обеспечение надежной работы авиационной техники. Благодаря системе безопасности полетов обеспечивается мониторинг и контроль рисков на всех этапах подготовки авиационного персонала и эксплуатации авиационной техники. В настоящее время используются разнообразные инновационные технологии, включающие в свой состав средства объективного контроля, а также разнообразные программно-технические комплексы с широкой номенклатурой типов и модификаций [1, стр. 35].

Нельзя не затронуть терроризм как угрозу авиационной безопасности. В связи с проведением специальной военной операции на Украине риск терроризма на объектах транспортной инфраструктуры как никогда высок из-за массового скопления людей — аэропорты всегда были одним из желаемых объектов для террористической атаки. На сегодняшний день введен максимальный уровень угрозы совершения терактов. Ежегодно сотрудники специальных служб предотвращают попытки террористической атаки в аэропортах на этапе досмотровой проверки пассажиров.

В целях недопущения террористических актов на воздушном транспорте применяется антитеррористическое досмотровое оборудование, интеллектуальные системы охраны периметра летных полей аэропортов, увеличилось количество сотрудников специальных служб безопасности, оснащенных современной техникой для работы в пассажирском и грузовом потоках. В связи с нарастанием угроз совершения на территории РФ диверсионно-террористических актов также увеличено время досмотровой проверки пассажиров, многие авиакомпании дополнительно провели инструктаж с бортпроводниками и работниками аэропортов.

Несмотря на все меры, принятые государством в целях защиты безопасности на объектах воздушного транспорта, самим гражданам также необходимо соблюдать все правила и не препятствовать дополнительным проверкам, проводимым сотрудниками специальных служб безопасности.

На практике есть немало случаев, когда граждане на этапе досмотровой проверки препятствуют должной работе сотрудников аэропортов, заведомо ложно сообщают о готовящейся террористической атаке или перевозке оружия с боеприпасами, все это занимает время на дополнительную проверку багажа, что несомненно тратит ресурсы и время сотрудников специальных служб. Правонарушения, совершенные на воздушном транспорте, наносят значительный экономический ущерб, подрывают эффективную работу транспортного комплекса и увеличивают риск аварийных ситуаций. Поэтому самим гражданам сейчас как никогда необходимо оценивать риск террористической угрозы на воздушном транспорте и важность работы сотрудников аэропортов и других служб.

Для обеспечения безопасности на воздушном транспорте предлагается ужесточение ответственности за нарушение правил полетов и авиаперевозок, усиление контроля и совершенствование деятельности органов транспортной безопасности, усиление контроля над системой безопасности полетов на воздушном транспорте, развитие транспортного сотрудничества, постоянное финансирование и обновление средств объективного контроля, а также разнообразных программно-технические комплексов своевременное реагирование. Предложенные шаги могут быть реализованы благодаря федеральному транспортному контролю и обновлению Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной защищенности.

Литература

1. Мешанков, Д. В. Проблемы обеспечения экономической безопасности на авиационном транспорте / Д. В. Мешанков, А. И. Тихонов // Московский экономический журнал. — 2019. — № 1.
2. Безопасность полетов летательных аппаратов // ВВИА имени профессора Н. Е. Жуковского. — 2010.

Зиновьева Вера Викторовна,
аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Проблемы защиты персональных данных на транспорте

Аннотация. Предметом исследования являются правовые проблемы обеспечения безопасности персональных данных на транспорте. Транспортная инфраструктура — стратегически важная отрасль для национальной безопасности и экономики. Массовое внедрение программного обеспечения и автоматизированных методов обработки персональных данных существенно повышают риски нарушения безопасности персональных данных в данной сфере. Сделаны выводы, что действующее законодательство в области информационной безопасности нуждается в актуализации и кодификации.

Ключевые слова: информационное право; защита персональных данных; информационная безопасность на транспорте; нарушение персональных данных; нарушение конфиденциальности.

Vera V. Zinovieva,
Postgraduate student of the Law Institute
of Russian University of Transport (MIIT)

Concerns of personal data protection in transport

Abstract. The subject of the research is the legal problems of ensuring the security of personal data in transport. Transport infrastructure is a strategically important sector for national security and the economy. The mass introduction of software and automated methods of personal data processing significantly increases the risks of personal data breach in this sphere. The author concludes that the information legislation needs to be updated and codified.

Keywords: Information law; personal data protection; information security in transport; personal data breach; confidentiality breach.

Любые сведения (сообщения, данные) независимо от формы их представления относятся к информации. В современном цифровом

мире ценность информации, как стратегически важного ресурса, неуклонно растет. Законодатель на высшем уровне закрепляет за информацией статус объекта публичных, гражданских и иных правовых отношений, и в зависимости от категории доступа к информации делит ее на общедоступную и информацию ограниченного доступа (конфиденциальную).

Важными свойствами информации являются ее конфиденциальность, целостность и доступность. На фоне стремительно развивающихся цифровых технологий, происходящих драматических геополитических и экономических событий увеличиваются риски информационной безопасности.

Анализируя утечки информации, можно сделать вывод, что наиболее уязвимым типом информации являются персональные данные граждан: более 80% от всех утечек. Поэтому защита персональных данных, выявление злоумышленников и предотвращение инцидентов приобретают наиболее приоритетное значение для государства в области информационной безопасности.

Конституция РФ не допускает сбор, хранение и распространение информации о частной жизни лица без его согласия. Данное фундаментальное положение легло в основу Федеральных законов от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» и от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных».

Переход на интернет-платформенное взаимодействие между поставщиками товаров и услуг и потребителями, расширение способов и методов влияния на потребительский спрос посредством сбора и обработки сведений о предпочтениях и потребностях клиентов, составление образа целевой аудитории на основе собранных и обработанных персональных данных, повышение коммерциализации персональных данных, а также внешнеполитические события первой половины 2022 г. привели к резкому скачку утечки данных из российских компаний и госорганов.

Транспортные компании становятся вдвойне привлекательными целями для киберпреступников — и как операторы критически важной национальной инфраструктуры, и как хранители ценных данных о клиентах. За последние пять лет кибератаки на ИТ-системы и базы данных транспортных организаций участились и эволюционировали.

Рассмотрим две громкие утечки персональных данных на транспорте, произошедшие в России.

В августе 2019 г. в Интернете были в свободном доступе опубликованы персональные данные 703 тыс. сотрудников ОАО «РЖД» из 732 тыс. сотрудников (это 96% от всех сотрудников ОАО «РЖД»). Предположительно это база данных службы безопасности, снимки пропусков [URL: Telegram, <https://t.me/dataleak/2642> (дата обращения: 2 февраля 2022 г.)].

В начале ноября 2020 г. в свободном доступе на официальном сайте «РЖД Бонус» оказался дамп базы данных этого сайта около 2,4 Гб. В нем содержалась информация об адресах электронной почты пользователей сайта, их идентификаторах в программе лояльности (это набор цифр) и хеш пароля для доступа в личный кабинет. Инцидент произошел из-за ошибки администратора подрядной организации, выполняющей работы над сайтом.

В январе 2021 г. стало известно, что скомпрометирована вся система видеонаблюдения «РЖД» на вокзальных комплексах. Злоумышленник воспользовался уязвимостью в настройке маршрутизатора, обеспечивающего сопряжение сети Интернет и не введенного в эксплуатацию сегмента обособленной информационной системы. Однако личные данные клиентов ОАО «РЖД» не пострадали.

В первом полугодии 2022 г. в открытый доступ попал архив внутренних документов ОАО «РЖД» размером 4,1 Гб, в котором содержится 882 файла (*MS Excel/Word, PDF, JPG*). Предположительно архив скачан с одного скомпрометированного компьютера (или сетевого файлового хранилища). Среди файлов находится документ *Excel* со списком сотрудников — 692,363 строки: ФИО, место работы, должность, адрес электронной почты (116,163 уникальных внешних адреса), служебный телефон (не у всех). Встречаются и документы с логинами/паролями. Самый «свежий» документ датируется 6 мая 2022 г., а последняя дата изменения файла — 9 июня 2022 г. [URL: <https://www.infowatch.ru/analytics/analitika/otchyot-ob-utechkakh-dannykh-za-1-polugodie-2022-goda> (дата обращения: 2 февраля 2022 г.)]

Анализируя ежегодные утечки базы данных ОАО «РЖД», можно согласиться с выводами представителя компании о том, что перевод в «цифру» все большего числа данных повышает опасность их утечки в результате намеренного взлома системы или сбоя в работе ее защиты.

Также в ОАО «РЖД» заверили, что по итогам указанных выше инцидентов сделаны соответствующие выводы и на уровне всего холдинга разрабатываются новые механизмы и принимаются дополнительные меры для защиты персональных данных, корректируется политика информационной безопасности компании, а также проводятся комплексные технические мероприятия по удовлетворению требований федерального законодательства в области информационной безопасности [URL: Telegram, <https://t.me/dataleak/2642> (дата обращения: 2 февраля 2022 г.)].

В другом деле на одном из теневых форумов в свободный доступ был выложен *Excel*-файл с персональными данными сотрудников авиакомпании Победа». В файле 2,268 строк, содержащих: ФИО, ИНН, дату рождения, серию и номер паспорта, сведения о заработной плате и удержанных налогах за 2020 г., сама выгрузка при этом делалась 23 января 2021 г. Судя по формату документа и составу данных, это часть бухгалтерской отчетности для ФНС России. Такая выписка по любому юридическому лицу на черном рынке «пробива» стоит совсем не дорого. Злоумышленник скомпрометированные персональные данные авиакомпании купил всего за 450 руб. у неизвестного лица в *Telegram*. Затем в январе 2022 г. этот же файл с персональными данными сотрудников авиакомпании был размещен на закрытом англоязычном форуме *RaidForums*. По данному инциденту Роскомнадзор потребовал от ООО «Авиакомпания Победа» предоставить детальную информацию о возможной утечке персональных данных сотрудников компании. Официального ответа от компании по данному запросу Роскомнадзора в открытых источниках найти не удалось [URL: Telegram, <https://t.me/dataleak/2615> (дата обращения: 2 февраля 2022 г.)].

Исследуя описанные случаи утечки персональных данных на транспорте, можно сделать вывод, что наиболее уязвимой категорией субъектов персональных данных являются сотрудники транспортных компаний, что говорит о довольно низком уровне организации защиты безопасности персональных данных на транспорте. Очевидно, транспортная инфраструктура нуждается в детальной разработке на высшем уровне единых алгоритмов по обеспечению информационной безопасности с учетом специфики данной отрасли.

Вопрос безопасности персональных данных на транспорте остро стоит не только в нашей стране, но и во всем мире. В свете происхо-

дящих геополитических изменений транспортные системы рассматриваются как главные мишени в международных конфликтах. Так, Агентство кибербезопасности и защиты инфраструктуры США заявило, что из правительственных источников поступают некоторые данные о том, что национальные государства и связанные с ними преступные организации чаще других отраслей нацеливаются на кибератаки на жизненно важные объекты транспортной инфраструктуры, поскольку эти отрасли стратегически важны для национальной безопасности и экономики [URL: <https://www.infowatch.ru/analytics/analitika/v-2021-stalo-bolshe-umyshlennykh-utechek> (дата обращения: 2 февраля 2022 г.)].

Еще одна проблема защиты персональных данных заключается в том, что в России на законодательном уровне отсутствует целый ряд понятий: «утечка персональных данных», «инциденты нарушение безопасности персональных данных», «нарушение безопасности персональных данных» и др. Очевидно, что технологии развиваются быстрее, чем закон успевает за ними.

Учитывая изложенное, можно сделать выводы, что значение информационной защиты стремительно повышается, IT-законодательство вынуждено «догонять» «убегающие» вперед информационные технологии, вследствие чего уже давно назрела необходимость в уточнении и конкретизации существующих терминов и определений, в разработке актуального понятийного аппарата, а также принятии информационного кодекса, в котором отдельную главу следует посвятить защите персональных данных в целом и по отраслям с учетом специфики.

Илюхина Дарья Станиславовна,
студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Проблемы охраны труда на морском транспорте во время пандемии COVID-19 в Азиатско-Тихоокеанском регионе

Аннотация. Говоря про 2020 г., невозможно не упомянуть вспышку вируса COVID-19, которая в самые кратчайшие сроки вызвала беспре-

цедентный глобальный кризис. Во всем мире пандемия COVID-19 оказалась серьезной проблемой как для работников, так и для работодателей. По мере распространения вируса национальная экономика многих стран пошатнулась. В некоторых государствах все работники, кроме тех, чья профессия подразумевала собой постоянное присутствие на рабочем месте, были вынуждены работать из дома или уходить в неоплачиваемый отпуск на время самоизоляции по причине заболевания и/или контакта с заболевшими. Некоторые работодатели были вынуждены перестраивать на новые рельсы весь рабочий процесс, особенно в случаях, когда им удавалось не закрываться «на карантин». Но, к сожалению, зачастую в разных уголках планеты многие люди столкнулись с ужасным выбором: или подвергнуть свое здоровье опасности, рискуя заразиться новым вирусом, или остаться дома без средств к существованию.

Ключевые слова: пандемия; морской транспорт; охрана труда.

Daria S. Ilyukhina,

student of the Law Institute of Russian University of Transport (MIIT)

Problems of labor protection in maritime transport during the COVID-19 pandemic in the Asia-Pacific region

Abstract. Speaking of 2020, it is impossible not to mention the outbreak of the COVID-19 virus, which caused an unprecedented global crisis in the shortest time. Worldwide, the COVID-19 pandemic has been a huge problem for both workers and employers. As the virus spread, the national economy of many countries was shaken. In some states, all employees, except those whose profession implied a permanent presence at the workplace, were forced to work from home or go on unpaid leave during self-isolation due to illness and/or contact with the sick. Some employers were forced to rebuild the entire workflow on new rails, especially in cases when they managed not to close to quarantine. But, unfortunately, often in different parts of the world, many people were faced with a terrible choice: either put their health in danger by risking contracting a new virus, or stay at home without means to livelihood.

Keywords: pandemics; maritime transport; labor protection.

С начала пандемии морская отрасль пострадала по целому ряду причин, начиная с проблем в цепочках поставок до почти полного закрытия круизной индустрии и возросших проблем с состоянием здоровья моряков. Деятельность Токийского Меморандума о взаимопонимании по контролю судов государством порта в Азиатско-Тихоокеанском регионе также серьезно пострадала от пандемии COVID-19.

Азиатско-Тихоокеанский регион всегда имел огромное экономическое и культурное значение для мирового коммерческого рыболовства. В этом регионе проживает 29 млн рыбаков, что составляет 83% от всех работников данной отрасли во всем мире [URL: <https://www.bimco.org/news/priority-news/20210728--bimco-ics-seafarer-workforce-report> (дата обращения: 13 октября 2022 г.)]. В статье докладе описываются сложности, которые принесла пандемия COVID-19 в условия труда рыбаков в Азиатско-Тихоокеанском регионе, и последствия, к которым новые вызовы привели.

Из-за ограничений, связанных с пандемией COVID-19 количество проверок медицинских сертификатов членов экипажа сократилось примерно на 40%, а в качественном отношении уровень проверок снизился на 20 пунктов по сравнению с допандемийным временем [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mirovaya-torgovlya-v-period-pandemii-covid-19> (дата обращения: 24 ноября 2022 г.)]. Кроме того, заседания Концентрированной инспекционной компании (CIC) по стабильности совместно с участниками Парижского меморандума о взаимопонимании по контролю судов государством порта, которые были запланированы на 2020 г., пришлось отложить. Почти все запланированные мероприятия по техническому сотрудничеству были либо отложены, либо отменены.

Несмотря на то что первые волны пандемии пришлись на 2020 г., отголоски кризиса сильно отразились на рыбной промышленности и на работниках, так как именно в этом регионе были введены самые строгие ограничения на перемещение не только между странами, но и внутри каждого отдельного государства, что сильно повлияло на условия безопасности труда и состояние здоровья рыбаков.

Особое внимание я хотела уделить правам рыбаков-мигрантов, так как именно они являются основными поставщиками рабочей силы в промышленно-продовольственную систему Азиатско-

Тихоокеанского региона. Еще до пандемии трудящиеся в этой сфере долгое время сталкивались с опасными условиями труда и быта, включая неопределенный правовой статус, сверхурочную работу, небезопасные условия труда, ограничения на передвижение, затрудненный доступ к медицинскому обслуживанию, а также некачественные условия проживания [1].

Отсюда неудивительно, что COVID-19 добавил еще один уровень уязвимости к этой, зачастую невидимой рабочей группе. Ограничения на перемещение повысили уровень злоупотреблений со стороны работодателей, а ненадежный правовой статус рыбаков-мигрантов, изоляция на море и в портах в сочетании с языковым барьером подрывают доступ к медицинскому обслуживанию и социальному обеспечению.

2020 год был критическим для коммерческого рыболовства. Автоматическая идентификационная система спутникового отслеживания судов (далее — АИС) определила, что в 2020 г. число активных рыболовных судов в мире сократилось на 9% по сравнению с 2019 г. Часы промысла в 2020 г. также сократились до 50 млн часов, что в 2019 г. составляло 5 250 000 часов. Данные результаты отображают динамику значительного сокращения рабочих мест сферы. Самым сильным сокращением занятости в расчете на одного работника было в Таиланде — около 15,5%, на Филиппинах — 9,1% и во Вьетнаме — 1,6% [URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/mirovaya-torgovlya-v-period-pandemii-covid-19> (дата обращения: 24 ноября 2022 г.)].

Снижение промышленной активности в 2020 г. шло в совокупности с уменьшением объема экспорта морепродуктов в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Данная динамика обозначает обвал ранее растущей рыбопромышленной отрасли в странах, рассматриваемых в данной статье.

В это же время динамика стоимости морепродуктов демонстрирует менее резкое, но непрерывное снижение на ежемесячной основе по сравнению с теми же показателями допандемийного времени. Причем наиболее резкий спад произошел в первом квартале 2020 г. [URL: <https://www.bimco.org/news/priority-news/20210728---bimco-ics-seafarer-workforce-report> (дата обращения: 13 октября 2022 г.)].

Несмотря на все негативные последствия, пандемия привела к внедрению нового торгового законодательства у крупнейшего экс-

портера морепродуктов на азиатском рынке — США, что в свою очередь ввело свои ограничения на импорт морепродуктов, полученных при помощи принудительного труда [URL: <http://www.theguardian.com/global-development/2014/jun/10/supermarket-prawns-thailand-produced-slave-labour> (дата обращения: 10 ноября 2022 г.)].

Несмотря на сложности, вызванные закрытием границ, карантинном, а также ограничением на передвижения, правительству Таиланда удалось позволить рыбной промышленности продолжать функционировать в течение всего 2020 г., и даже более того, у них получилось сделать рыбу основным потребительским товаром [2]. На Филиппинах у рыбаков также сохранилась возможность выходить на промысел, но из-за ограничений на передвижение товаров и людей и падения цен на морепродукты рыбаки столкнулись с падением уровня заработка при одновременном увеличении нагрузки.

В Индонезии политика карантина отличалась от провинции к провинции и в целом была довольно мягкой. Хотя многие страны закрыли свои рыболовные порты и временно прекратили рыболовную деятельность, когда COVID-19 достиг их берегов, Индонезия не вводила такого рода ограничений [2]. В результате, коммерческая рыболовная промышленность этой страны не пострадала.

В это же время, несмотря на то что Республика Корея также не вводила карантинные ограничения, производство рыбной продукции так же, как и в других странах, сократилось на 3,8% по сравнению с 2019 г. [URL: <https://www.thediplomat.com/2020/06/covid-19-thailands-looming-second-wave/>. (дата обращения: 14 октября 2022 г.)]

В Республике Корея закрытие границ ограничило приток рыбаков-мигрантов, что привело к улучшению условий труда, — повышение заработной платы и бонусов для привлечения внутренних трудовых ресурсов. В это же время трудящиеся-мигранты, которые уже были трудоустроены в этой отрасли и которые составляли 47% от всех рыбаков Республики, оказались в менее выгодном положении — им повышение заработной платы и льгот не предлагалось.

Снижающаяся динамика цен на морепродукты, избыток рыбы, низкая заработная плата, а также отсутствие инвестиций в предприятия по охране труда привели к усилению зависимости рыбной промышленности от рыбаков-мигрантов за последнее десятилетие.

Напряжение на рынке труда усугубило нежелание соседних государств — Камбоджи, Лаоса и Мьянмы — поддерживать стабильную миграцию, приняв строгие карантинные меры в первые месяцы 2020 г. и закрыв границы.

В то время как некоторым рыбакам-мигрантам удалось добиться повышения заработной платы, а оклады других увеличились за счет высокой доли улова, защитники трудовых прав отметили неравномерность уровня заработной платы, а ее размер определялся в большей мере работодателями и косвенно покупателями рыбопродукции, а не силами рынка труда.

Помимо уже перечисленных вызовов, пандемия также подвергла испытанию надежность организаций рабочего движения как на национальном, так и на международном уровнях. В Юго-Восточной Азии профсоюзы внезапно обнаружили, что борются не только за право своих членов на достойный труд, но и за их право на выживание. Профсоюзы изо всех сил пытались убедить правительства и работодателей обеспечить надлежащую охрану труда на рабочем месте, а также предоставить социальное обеспечение для тех, кто в этом особенно нуждался.

В нескольких странах деятельности профсоюзов по защите своих работников препятствовали многочисленные попытки некоторых работодателей и даже некоторых правительств подорвать индивидуальные и коллективные права работников. Несмотря на эти очень серьезные препятствия, некоторым профсоюзам в регионе удалось продвинуться вперед и справиться с трудностями, вызванными пандемией, найдя новые способы поддержки своих работников по мере того, как они вступают в эпоху постпандемии. Но также в некоторых случаях пандемия COVID-19 выявила брешь в деятельности профсоюзов, которая требует соответствующих изменений, особенно во время адаптации к новым условиям постпандемийного мира.

Как уже было подчеркнуто ранее, пандемия COVID-19 оказала огромное влияние на рабочие места, жизнь и средства к существованию работников по всей Юго-Восточной Азии. Резкий скачок заболеваемости ударил по всему региону примерно одновременно. По состоянию на 1 апреля 2021 г. наибольшая плотность случаев заболевания была зафиксирована в Малайзии (10 632 случая на миллион), за которой вплотную следует Сингапур (10 278,3). На другом конце

спектра был Лаос, где было зарегистрировано всего 6,7 случая на миллион, и Вьетнам с 26,7 случаев [URL: <https://doi.org/10.5304/jafscd.2020.093.016>. (дата обращения: 13 октября 2022 г.)].

Однако сам вирус был лишь одним из множества элементов воздействия пандемии на работников. Юго-Восточная Азия — это регион со сложным ландшафтом занятости. За исключением Сингапура, Брунея и Малайзии, страны Юго-Восточной Азии имеют относительно большое сельское население и рабочую силу в неформальном секторе и, следовательно, относительно низкую долю наемных работников.

Большая часть Юго-Восточной Азии также характеризуется относительно высоким уровнем голода и безработицы. В то же время многие из этих стран глубоко интегрированы в глобальные цепочки поставок, что, в свою очередь, привело к созданию большого числа рабочих мест в формальном секторе, но также сделало эти страны уязвимыми к глобальным экономическим потрясениям. Поэтому неудивительно, что в дополнение к социальным и экономическим потрясениям, вызванным превентивными мерами, эти страны пострадали от сбоев в цепочках поставок в виде отмененных заказов и снижения доступности ресурсов в первые месяцы пандемии. Последствия этих сбоев усугублялись низким уровнем социальной защиты, что делало как неофициально устроенных работников, так и тех, кто потерял работу официально, еще более уязвимыми к воздействию пандемии на экономику их стран.

Из этого следует, что основной проблемой является систематическая дискриминация в отношении работников-мигрантов, которая присутствовала в регионе еще до 2020 г. Пандемия лишь выявила самые острые проблемы, которые усугубились с начала распространения вируса. На текущий момент видится необходимым внесение изменений как в национальную правовую базу стран Азиатско-Тихоокеанского региона, так и в Конвенцию Международной организации труда о труде в рыболовстве, что могло бы обеспечить морякам, в частности, мигрантам, средство для защиты своих интересов и улучшение условий труда.

Литература

1. Navice, E. Vandergeest P. Industrial seafood systems in the immobilizing COVID-19 moment / E. Navice, M. Marschke, // *Agric Human Values*. — 2020. — Jun 8.

2. Campling, L. The tuna longline industry in the western and central Pacific Ocean and its market dynamics. Honiaria / L. Campling, A. Lewis, M. McCoy // Pacific Islands Forum Fisheries Agency. — 2017.

Кузнецов Андрей Евгеньевич,
аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Публичный контроль и надзор в транспортной сфере

Аннотация. В статье рассматривается понятие публичного контроля и надзора в транспортной сфере. Внимание уделено тенденциям измененного подхода к осуществлению контрольных и надзорных функций. Проанализированы функции Ространснадзора в части контроля и надзора. По результатам исследования сделаны выводы относительно характера публичного контроля и надзора в транспортной сфере в современных условиях.

Ключевые слова: публичный контроль; надзор в сфере транспорта; транспортная безопасность; нарушения закона.

Andrey E. Kuznetsov,
Postgraduate student of the Law Institute
of Russian University of Transport (MIIT)

Public control and oversight in the field of transport

Abstract. The article considers the concept of public control and supervision in the transport sphere. Attention is paid to the trends of a modified approach to the implementation of control and oversight functions. The functions of Rostransnadzor in terms of control and supervision are analyzed. According to the results of the study, conclusions are made concerning the nature of public control and supervision in the transport sphere in modern conditions.

Keywords: public control; transport oversight; transport safety; violations of the law.

Транспортная сфера в современном мире активно развивается. Россия не является исключением, потому что в нашей стране транспорту и созданию для него инфраструктуры уделяется много внимания.

Представляя повышенную опасность, транспорт является объектом правового регулирования, в отношении транспортной сферы осуществляется контроль и надзор со стороны государства. Надзорные функции в настоящее время реализует Ространснадзор, которая находится в ведении Минтранса России [постановление Правительства РФ от 29 июня 2021 г. № 1051 «Об утверждении Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации»]. Основная цель осуществления надзорной деятельности заключается в обеспечении безопасности.

Специфика построения системы публичного федерального надзора в России проявляется в том, что Ространснадзор осуществляет надзорные функции не в отношении какого-либо одного вида транспорта, а в отношении всех видов, что обеспечивает выработку единого подхода в аспекте надзора в своей сфере.

Более шести лет назад в России внедрено применение риск-ориентированного подхода в надзорной деятельности. Данный подход затрагивает исключительно аспект проверок, в том числе для целей осуществления надзора в сфере транспорта [постановление Правительства РФ от 17 августа 2016 г. № 806 «О применении риск-ориентированного подхода при организации отдельных видов государственного контроля (надзора) и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»]. Иными словами, изменен подход к осуществлению надзорной деятельности за счет введения определенной градации опасности проверяемых объектов и характера их деятельности.

Риск-ориентированность проявляется в выделении классов опасности в зависимости от того, насколько вероятен риск причинения ущерба и нарушения обязательных нормативных требований со стороны подконтрольных субъектов. Оценка базируется также на уже имевших место нарушениях и их последствиях, потому что не любое

нарушение сопряжено с причинением вреда и материального ущерба людям. В зависимости от результатов оценки опасности осуществляется планирование проверок. Именно выведенный показатель риска предопределяет количество проверок и их проведение в принципе. При чрезвычайно высоком риске проверки проводятся раз в год.

Исследователи различным образом оценивают изменение подхода к осуществлению проверок в рамках надзорной деятельности, однако большинство из них придерживаются воззрения, что такой подход оправдан.

С подобным воззрением можно согласиться. В результате применения риск-ориентированного подхода в надзорной деятельности происходит снижение нагрузки на государственные органы, осуществляющий надзор в транспортной сфере, уменьшается административная нагрузка на проверяемых субъектов.

В 2019 г. была проведена 29 951 проверка, из них 21 747 внеплановых. В 2020 г. была проведена 6981 одна проверка, из них 5389 — внеплановых

[URL: <https://rostransnadzor.gov.ru/documents/categories/68> (дата обращения: 3 февраля 2023 г.)]. Сопоставляя приведенные данные, можно утверждать, что присутствует явное сокращение количества проверок, хотя если соотнести общее количество плановых и внеплановых проверок, то можно утверждать, что Ространснадзор последовательно проводит политику снижения количества плановых проверок, при этом оперативно реагируя в ситуациях, когда необходима внеплановая проверка.

Отчасти снижение обусловлено мораторием на проведение проверок в связи с пандемией. Однако основная причина — это все же внедрение риск-ориентированного подхода. Исходя из того, что плановые проверки проводятся теперь преимущественно в случаях чрезвычайно высокого и высокого риска, можно утверждать, что надзор эффективен, а количество выявленных нарушений стабильно снижается.

Хотелось бы отметить и еще один момент — это возможность перехода от риск-ориентированного подхода в надзорной практика Ространснадзора к практике «непрерывного мониторинга». Основная предпосылка непрерывного мониторинга — отказ от проверочной деятельности. При этом как базовый в рамках своего рода эксперимента выделен водный транспорт, что, как можно предположить,

обусловлено его наименьшей рискованностью по сравнению с иными. Как пример для сравнения можно привести автомобильный транспорт с его высокими рисками.

В настоящее время непрерывный мониторинг внедрен только в рамках пилотного проекта. Иными словами, еще не завершилось формирование представления о том, насколько данный способ осуществления надзора приемлем в принципе. Как следствие отсутствует понуждение — субъекты деятельности в сфере транспорта исключительно по своему усмотрению могут заключить соглашение. Представляется, что стремление к заключению таких соглашений обусловлено уверенностью в низком уровне риске, а также стремлением снизить количество проверок вплоть до полного исключения возможности их проведения.

Идея интересна, потому что она базируется на превенции нарушений и на явно выраженном стремлении повышать уровень дисциплинированности проверяемых субъектов.

В целом же можно сделать следующие выводы. Начиная с 2016 г. в России изменился подход к осуществлению публичного надзора в транспортной сфере. Реформа основывается на стремлении государства стимулировать субъектов транспортной сферы к повышению дисциплины, к соблюдению требований действующего законодательства. Риск-ориентированный подход позволил изначально уменьшить количество проводимых проверок с учетом присвоения степени риска. При этом зависимость является прямой — чем меньше нарушений и рисков причинения ущерба, тем реже проводятся проверки. Кроме того, намечается явная тенденция к минимизации количества проверок и отказу от них при условии повышения дисциплины со стороны субъектов транспортной сферы. Непрерывный мониторинг может быть определен как заслуживающая внимания и удачная идея. Определенные риски при таком подходе существуют, однако, как представляется, они преимущественно обусловлены рисками коррупции.

Смирнова Вера Владимировна,
кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры
«Правовое обеспечение государственного управления и экономики»
Юридического института Российского университета транспорта
(МИИТ)

Коцюба Вероника Денисовна,
студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Государственно-правовое регулирование инвестиций в транспортный сектор Российской Федерации

Аннотация. Статья посвящена правовому регулированию инвестиций в транспортный сектор России. Исследование состоит из анализа государственно-правовой базы, регулирующей инвестиции, а также мер, направленных на повышение инвестиционной активности в данный сектор. Определяя проблему ограниченности инвестиций в транспортный сектор России, авторы предлагают пути решения, способствующие повышению инвестиционного потенциала.

Ключевые слова: инвестиции; транспорт; транспортная инфраструктура; государственно-частное партнерство; поощрение инвестиций.

Vera V. Smirnova,
PhD in Law, Associate Professor, Associate Professor
of the Department «Legal Support of Public Administration and Economics»
of the Law Institute of Russian University of Transport (MIIT)

Veronika D. Kotsuba,
student of the Law Institute of Russian University of Transport (MIIT)

State legal regulation of investments in the transport sector of the Russian Federation

Abstract. The article is devoted to the legal regulation of investments in the transport sector of Russia. The study consists of an analysis of the state

legal framework governing investments, as well as measures aimed at increasing investment activity in this sector. Defining the problem of limited investment in the transport sector of Russia, the authors propose solutions that contribute to increasing investment potential.

Keywords: investment; transport; transport infrastructure; public-private partnership; investment promotion.

Инвестиции — инструмент для стимулирования экономического прогресса в развитых странах. Увеличение инвестиций и повышение их эффективности является одной из важных основ, на которые необходимо опираться для достижения экономического и социального благополучия, увеличения производства и, как следствие, снижения зависимости от импорта и улучшения внутреннего торгового оборота.

Развитие транспортного сектора в Российской Федерации в 2023 г. идет большими темпами за счет существенного увеличения транспортной инфраструктуры, появления новых транспортных коридоров между дружественными странами и возникновения новых промышленных проектов по разработке транспортной отрасли.

В ранее действовавшей Транспортной стратегии отмечалось «о необходимости создания условий для улучшения качества жизни населения путем обеспечения доступа к безопасным и качественным транспортным услугам. Для этого нужно развивать транспортный сектор, а также внедрять автоматизированные системы управления технологическими процессами на транспорте» [5, стр. 65].

Вместе с тем данные преобразования требуют немалых финансовых вложений. Приобретают актуальность инвестирования в транспортную инфраструктуру. «Инвестирование в транспортную отрасль есть по сути вложения в активы транспортной компании. Опосредованно происходят вложения в имущество транспортных организаций, в транспортную инфраструктуру» [5, стр. 66].

Процесс, направленный на достижение целей устойчивого развития, в том числе и в транспортном секторе страны, сопровождается созданием соответствующей нормативной правовой и институциональной основы.

Российское законодательство четко регламентирует положение частных инвесторов на рынке. Можно выделить ряд законодательных актов, направленных на регулирование инвестиционной деятельности.

Исходя из норм Федерального закона от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», можно выделить права инвесторов: права владения, пользования и распоряжения результатами капитальных вложений; права передачи по договору или государственному контракту своих прав на результаты капитальных вложений другим лицам, в том числе государственным органам и органам местного самоуправления; права осуществления контроля за целевым использованием средств, направляемых на капитальные вложения; права объединения собственных и привлеченных средств со средствами других инвесторов в целях совместного осуществления капитальных вложений.

В Федеральном законе от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» обозначены права как частного, так и публичного инвесторов. Инвесторы также имеют равные права: т.е. если в качестве одного из инвесторов выступает государство, то соинвесторы имеют право контроля целевого использования средств, направляемых из бюджетных и внебюджетных источников органами государственного управления в капитальные вложения на соответствующий объект. «Модели ГЧП становятся в современных условиях эффективным инструментом реализации крупных инвестиционных проектов с большой стоимостью» [3, стр. 291].

Важнейшим нормативным актом явился Федеральный закон от 1 апреля 2020 г. № 69-ФЗ «О защите и поощрении капиталовложений в Российской Федерации», направленный на защиту и поощрение инвесторов. Закон ввел норму «стабилизационной оговорки». Такая норма предусматривает, что в отношении инвесторов, реализующим инвестиционный проект, не могут применяться акты, ухудшающие условия ведения бизнеса, если они: увеличивают сроки осуществления процедур, необходимых для реализации инвестиционного проекта; увеличивают количество процедур, необходимых для реализации инвестиционного проекта; увеличивают размер взимаемых с организации, реализующей проект, платежей, уплачиваемых в целях реализации инвестиционного проекта; устанавливает дополнительные запреты, препятствующие реализации инвестиционного проекта; устанав-

ливают дополнительные требования к документации, предоставляемой для реализации инвестиционного проекта. Стабилизационная оговорка регулирует вопросы землепользования, вопросы, связанные с регулированием градостроительства, условий налоговых выплат (налог на прибыль организаций, налог на имущество организаций, транспортный налог), экспортные пошлины.

Наибольшее значение для транспортного сектора государства имеют прямые инвестиции, так как они являются важной движущей силой промышленного производства и фактором роста его эффективности за счет: новых денежных потоков; технологий и новых способов управления организацией; повышения уровня квалификации и эффективности труда в индустрии.

Начиная с 2020 г. государство вводит ряд правовых поправок и реформ, для улучшения положения частных инвесторов. Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 306-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О рынке ценных бумаг” и отдельные законодательные акты Российской Федерации» закрепил разделение на категории квалифицированных и неквалифицированных инвесторов и ввел для неквалифицированных тест на знание финансовых инструментов, чтобы тем самым защитить неопытных участников фондового рынка. Данный курс взят для того, чтобы обеспечить частным инвесторам стабильность в ведении бизнеса и минимизации рисков.

Поощрение отечественных инвесторов в России используется для стимулирования финансовых потоков в стратегически важные отрасли, которым наряду с такими, как: инфраструктурный сектор, военно-промышленный комплекс, аграрный сектор и сельское хозяйство и т.д., является и транспортный сектор.

В широком смысле инвестиционная политика государства имеет такие цели, как: определение ключевых направлений инвестирования с точки зрения как внутренних экономических потребностей, так и задач повышения международной конкурентоспособности страны; для поддержания высоких темпов развития экономики страны, выстраивание инвестиционных приоритетов; минимизация сопутствующих социальных, культурных, экологических издержек при инвестировании [4].

В соответствии с действующим законодательством в составе транспортной инфраструктуры выделяются объекты, которые находятся исключительно в государственной собственности, и объекты,

форма собственности которых императивными нормами не установлена, т.е. может быть частной, муниципальной или государственной. Следовательно, динамичное развитие транспортного комплекса может базироваться исключительно на параллельных инвестициях в обе категории объектов инфраструктуры. Необходимым фактором становится одновременное привлечение как государственных, так и частных инвестиций [6].

Частному инвестору, реализующему инвестиционный проект, может быть предоставлена государственная поддержка в соответствии с бюджетным законодательством РФ, предусматривающая возмещение затрат за счет средств федерального бюджета или за счет бюджета субъекта РФ.

Инструменты поддержки государства оказывают положительное влияние на развитие инвестиционного потенциала в нашей стране. Налоговые стимулы — ключевой инструмент, используемый в рамках новой инвестиционной политики. В связи с этим особое значение приобретает процесс повышения эффективности предоставления стимулов как рычагов для совершенствования транспортного сектора и развития транспортной инфраструктуры.

Благодаря современной инвестиционной политике резко упростились регламенты инвестиционной деятельности (разрешения, согласования, уведомления и проч.) и бюрократические процедуры [2, стр.71]. Это связано с тем, что рынок финансовых услуг расширился и повысилась финансовая грамотность населения.

В центре инвестиционных стратегий остается адресное стимулирование инвестиций. Рассматривая долгосрочное развитие инфраструктуры в России до 2040 г., по статистическим данным агентства «Росинфра» в прогнозном периоде расходы по использованию путей сообщения практически не изменятся, сокращений не будет, рост будет зависеть от роста инфляции и иных факторов [URL: <https://rosinfra.ru/digest/documents/one/ustojcivoe-razvitie-i-infrastruktura-obzor-trendov-v-rossii-i-mire>].

Основной проблемой инвестирования в транспортный сектор остается их ограниченность. Большинство частных инвесторов заинтересованы в развитии наукоемкого производства. Сложившаяся структура инвестиций в транспортную инфраструктуру и смежные объекты объясняется рядом причин, в числе которых: недостаточная

идентификация объекта инвестиций в нормативных правовых актах, включая особый правовой режим морских гидротехнических сооружений, находящихся в федеральной государственной собственности; относительно низкий уровень накопленных инвестиций (еще более низкий с учетом амортизации основных фондов) [6, стр. 12].

Многочисленные исследования показали, что и частные, и государственные инвестиции заметно влияют на агрегированные темпы роста, так как обладают высокой степенью социальной отдачи.

Итак, инвестиционное законодательство РФ дорабатывается и реформируется. Федеральные законы, направленные на гарантии инвестиционных вложений частных инвесторов, защиту их прав и законных интересов, налоговые льготы четко определяют положение частных инвесторов в экономике России. Анализ инвестиционной активности показал, что транспортный сектор и инфраструктура являются не первостепенной задачей инвесторов, возможно, это обусловлено тем, что это высоко рискованное инвестирование, способное привести к издержкам и убыткам. Оптимальное финансовое решение — создание финансовой подушки и страхование от ряда высокорисковых возможных потерь.

К примеру, железнодорожный транспорт наиболее независим от погодных условий, более экологичный, и позволяет перевезти большее количество груза за один рейс. Данные качества железнодорожных перевозок предоставляют возможность прогнозировать деятельность и обеспечение бесперебойности перевоза груза, что в итоге дает эффект роста объемов производства. При эффективном использовании транспортной системы можно реально усилить положительные тенденции экономического развития транспортного сектора и обеспечить поток частных инвестиций.

Для привлечения отечественных инвесторов необходимо разработать программу поощрений, а также продвигать политику инвестиций и устранять бюрократические барьеры с помощью эффективной правовой среды. В частности, необходимо расширение поощрительных инструментов, конкретно для распространения инвестиционной активности в транспортную отрасль. Представляется возможным введение секторального налогового послабления для конкретных целей, таких как поддержка развития сектора или реагирование на его особые характеристики. Предоставление частным инвесторам, которые реализуют инвестиционный проект, преференциальных льгот послу-

жит привлекательной возможностью для вложения средств в создание или развитие транспортной инфраструктуры.

Предполагается ввести региональные налоговые льготы для поощрения инвестиций в определенные менее привлекательные районы для предоставления сравнительных преимуществ большему числу экономических зон. Чем тяжелее для освоения район, тем ниже налоговая ставка.

Оптимизация объектов транспортной системы позволяет улучшить транспортно-логистическую связь. Транспортное состояние повышает инвестиционную привлекательность, увеличивает доходность регионов. Нехватка инвестиций является насущной проблемой на протяжении большого количества времени, поскольку распределение федерального бюджета основано на первичных потребностях в зависимости от социально-экономической обстановки [1, стр. 158]. Альтернативным решением недостатка денежных средств может стать объединение инвестиций как государства, так частных инвесторов.

Инвестиционная деятельность в транспортную отрасль требует пристального и концентрированного внимания к себе, так как оценку сумм вложений в тот или иной вид транспорта необходимо корректировать в зависимости от внешних и внутренних обстоятельств, факторов и событий в стране. Для развития транспортной инфраструктуры необходимо повышение инвестиционной привлекательности, а это в свою очередь требует повышения качества инвестиционного и транспортного законодательства.

Литература

1. Бычкова, А. А. Инвестиции в транспортную инфраструктуру России // Вестник ГУУ. — 2022. — № 2. — С. 151—159.
2. Долгачева, А. В. Основные направления инвестиционной политики государства в сфере развития транспортной инфраструктуры России // Вестник магистратуры. — 2020. — № 4-2 (103). — С. 71—75.
3. Правкин, С. А. Государственно-частное партнерство как модель управления инвестициями и защиты капитальных вложений / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // Управление в условиях цифровизации социально-экономических процессов : сборник научных статей. — Чебоксары : Чувашский государственный педагогический университет им. И. Я. Яковлева, 2020.

4. Сапир, Е. В. Вызовы новой инвестиционной политики: защита и поощрение капиталовложений / Е. В. Сапир, И. А. Карачев // Финансы: теория и практика. — 2020. — Том 24. — № 3. — С. 118—131.
5. Смирнова, В. В. Государственно-частное партнерство как фактор развития транспортной инфраструктуры / В. В. Смирнова, С. А. Правкин // Legal Bulletin. — 2022. — № 1. — С. 64—71.
6. Щукин, А. К. Правовая защита инвестиций в инфраструктуру морских портов / А. К. Щукин, С. Б. Гумеров // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. — 2007. — № 12 (12). — С. 12—14.

Тарасова Александра Максимовна,
студент Института международных транспортных коммуникаций
Российского университета транспорта (МИИТ)

**Правоспособность иностранных транспортных компаний
на территории Российской Федерации в современных
социально-экономических условиях**

Аннотация. В статье рассматривается правоспособность иностранных транспортных компаний на территории Российской Федерации в связи с принятием ряда постановлений Правительства РФ в феврале 2022 г. Определены направленность и характер санкционной экономической политики России.

Ключевые слова: правоспособность юридических лиц; иностранные транспортные компании; санкции; санкционная политика.

Alexandra M. Tarasova,
student of the Institute of International Transport Communications
of Russian University of Transport (MIIT)

**Legal ability of foreign transport companies on the territory
of the Russian Federation in modern socio-economic conditions**

Abstract. This paper deals with the legal capacity of foreign transport companies on the territory of the Russian Federation in connection with the

adoption of a number of Resolutions of the Government of the Russian Federation of February 2022. The orientation and nature of the sanctions economic policy of the Russian Federation are determined.

Keywords: legal capacity of legal entities; foreign transport companies; sanctions; sanctions policy.

Начиная с февраля 2022 г., ознаменованного проведением специальной военной операции на Украине, экономическая сфера России переживает непростой для нее период турбулентности. Выпуск очередного пакета санкций западными партнерами сопровождается ответом со стороны Правительства РФ в виде введения новых ограничений в отношении иностранных компаний и их активов на своей территории. В сложившейся ситуации, где нет постоянства и каждый день ожидаются изменения с сопутствующими рисками, иностранный бизнес вынужден делать серьезный выбор: продолжать свою деятельность на российском рынке и подстраиваться под экономическую политику страны или же закрывать свое производство и готовиться к уходу, — что из этого будет экономически целесообразно для компании.

Говоря об иностранных транспортных компаниях, стоит отметить, что изменения, произошедшие в сфере правоспособности зарубежного бизнеса в России, не обошли их стороной. Некоторые крупные международные перевозчики вроде *Maersk*, *DHL Express* и *UPS* были вынуждены покинуть российский рынок по причине вводимых ограничений, либо же по политическим соображениям. Тем не менее есть и такие компании, которые продолжают свою деятельность на территории РФ (например: *Militzer & Münch*, *Kintetsu World Express* и др.), перед их управленческим аппаратом стоит задача приспособить бизнес к нынешним реалиям.

Одним из значимых правовых документов, ограничивших правоспособность зарубежных компаний в сфере заключения сделок, является Указ Президента РФ от 15 октября 2022 г. № 737 «О некоторых вопросах осуществления (исполнения) отдельных видов сделок (операций)». Он затрагивает ключевые аспекты изменений процесса совершения сделок с лицами недружественных стран в отношении акций и долей (вкладов) в финансовые организации, а также расширяет перечень сделок, которые находятся под ведомством Правительственной комиссии по контролю за осуществлением иностранных

инвестиций в Российской Федерации и требуют получения от нее разрешения на реализацию. Таким образом, при осуществлении сделок, которые прямо или косвенно устанавливают, изменяют или прекращают право владения, пользования и (или) распоряжения акциями акционерных обществ, за исключением кредитных организаций и некредитных финансовых организаций, с 15 октября 2022 г. требуется получение разрешения Правительственной комиссии.

Следующими важными документами, влияющими на правоспособность иностранных транспортных компаний и их владельцев, являются постановления Правительства РФ от 11 мая 2022 г. № 850 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» и № 851 «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 3 мая 2022 г. № 252».

Первое постановление посвящено изменению порядка вывоза некоторых видов товара, а также выделяет список продуктов, которые не запрещены к экспорту из Российской Федерации зарубежными компаниями: бытовая техника; потребительские товары; отдельные товары радиоэлектронной промышленности; широкий перечень водных судов; ряд пластмассовых и резиновых изделий; стеклянная тара; товары автомобилестроения и железнодорожного строительства; строительная техника. Помимо прочего уточнены данные о тех видах товаров, которые запрещены к вывозу за пределы страны.

Второе постановление посвящено перечню иностранных юридических лиц, в отношении которых применяются специальные экономические меры. Лица, которые представлены в данном списке, а также подконтрольные им организации, не могут совершать сделки с представителями российской стороны, исполнять обязательства по совершенным сделкам и осуществлять финансовые операции.

Список контрсанкций, приведенный в статье, не является исчерпывающим, тем не менее он вполне дает представление об ответной политике Правительства РФ в отношении зарубежного бизнеса. Наиболее крупные изменения, которые произошли в сфере правоспособности иностранных компаний, не нацелены на какую-либо определенную отрасль, а носят скорее универсальный характер. В свою очередь это подводит к тому, что правоспособность иностранных транспортных компаний была ограничена, но при этом она находится в приблизительно одинаковых условиях, что и правоспособность иностранных компаний, работающих в других сферах.

Троицкий Александр Олегович,
аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Основные детерминанты незаконного оборота оружия на объектах транспорта

Аннотация. В статье рассматривается проблема незаконного оборота оружия на транспорте, раскрываются его основные детерминанты и предлагаются меры, направленные на совершенствование деятельности по предупреждению преступлений в данной сфере.

Ключевые слова: незаконный оборот оружия; транспортная безопасность; причины и условия незаконного оборота оружия; предупреждение.

Alexander O. Troitsky,
Postgraduate student of the Law Institute
of Russian University of Transport (MIIT)

Main determinants of arms trafficking at transport facilities

Abstract. This article examines the problems of illegal arms trafficking in transport, reveals the determinants of illegal arms trafficking in transport and suggests possible methods of preventing crimes in this area.

Keywords: illegal arms trafficking; transport security; causes and conditions of illegal arms trafficking; crime prevention.

Преступность в сфере незаконного оборота оружия является сложным, чаще всего организованным видом преступной деятельности, детерминируемым широким спектром криминогенных факторов, коренящихся в политике, экономике и социуме в целом. Политическая нестабильность, возникновение локальных конфликтов, криминализация общественных отношений и коммуникаций, в частности осуществляемых в сети «Интернет», порождают рост криминальной активности в целом и в сфере нелегального оборота оружия.

Незаконный оборот оружия изучался многими юристами-правоведами, такими как Д. Н. Карецкий, В. В. Лунеев, С. А. Гришанин,

П. Ф. Григорянц, В. С. Комиссаров, С. Т. Гаврилов и др. В своих научных исследованиях они подчеркивали, что преступность в сфере незаконного оборота оружия оказывает негативное влияние на состояние общественной безопасности и безопасности в государстве в целом, а равно на состояние безопасности в критически значимых сферах. Одной из них выступает транспортная сфера, которая используется при совершении большинства преступлений в сфере незаконного оборота оружия.

Обращаясь к статистике, можно констатировать, что показатели преступности в сфере незаконного оборота оружия на транспорте составили: в 2018 г. — 1180 преступлений, 2019 г. — 1112 преступлений, 2020 г. — 1063 преступления, 2021 г. — 1057 преступлений, 2022 г. — 1021 преступление. Количество преступлений в сфере незаконного оборота оружия, совершаемых на транспорте, ежегодно составляет 8—10% от общего числа таких преступлений [URL: <http://crimestat.ru>].

Преступления в сфере нелегального оборота оружия на транспорте в большинстве случаев носят латентный характер [5], обусловленный сложностями их выявления и пресечения, необходимостью применения комплекса специальных инструментов, технического оборудования и специальных методик.

Среди детерминант незаконного оборота оружия на транспорте можно выделить: социально-экономические, технические и духовно-нравственные [4].

Социально-экономические детерминанты преступности в данной сфере связаны со сложной социально-экономической ситуацией в нашей стране. Санкционное давление со стороны западных государств, фактическое снижение уровня жизни и уровня заработной платы становятся причиной криминализации отдельных слоев населения. Среди опрошенных в ходе анкетирования лиц, осужденных по ст. 222 УК РФ, проводимого ФСИН России в 2020 г., более 60% совершили преступления данной направленности из-за финансового неблагополучия [1].

Среди технических факторов можно выделить устаревание материально-технической базы для выявления преступлений в сфере незаконного оборота оружия у правоохранительных органов, а также недостаток новых инженерных средств на пунктах пропуска таможенного контроля для досмотра легковых и грузовых автомобилей [6].

На состояние рассматриваемых преступлений оказывает негативное влияние и информационно-коммуникационные ресурсы. Последнее десятилетие характеризуется прорывом в сфере информационно-коммуникационного поля. Технологии определяют формат в экономических и социальных сферах. Общение становится проще и быстрее посредством мессенджеров, создаются автономные удаленные рабочие места, оплата товаров и услуг стала проста и доступна. Несмотря на положительные стороны, одним из негативных последствий такого прогресса является появление новых форм преступности, где информационно-телекоммуникационные устройства являются средствами и способами совершения преступлений. Основные угрозы здесь исходят из теневой продажи и приобретения оружия в сети «Интернет» через «DarkNet». Для расследований таких преступлений необходим целый комплекс специальных средств, а также слаженная работа на уровне правоохранительных органов и специалистов информационной безопасности.

Указанные обстоятельства также оказывают влияние на снижение уровня духовно-нравственных ценностей. Так, Р. Б. Осокин в своих научных исследованиях отмечает, что духовные, нравственные, религиозные и иные ценности всегда выступали регулятором правоотношений и напрямую влияют на криминогенную обстановку в отдельно взятом государстве [3].

В качестве предложений по совершенствованию деятельности по предупреждению незаконного оборота оружия можно высказать следующее. Необходимо активнее развивать деятельность по информированию общественности, уделяя внимание вопросам противодействия преступлениям в сфере незаконного оборота оружия. Эта информационно-просветительская деятельность во многом может обеспечить понимание населением государственной политики в сфере оборота оружия, существующих в этой сфере правовых запретов, особенностей уголовной ответственности, связанной с участием в незаконном обороте оружия, а также предостеречь от совершения преступлений. Подтверждением данного положения выступает мнение осужденных за незаконный оборот оружия: 84% респондентов считают, что необходимо проводить среди населения разъяснительную работу по повышению правовой грамотности в вопросах противодействия незаконному обороту оружия [1].

Реализация мер, направленных на снижение преступности в сфере незаконного оборота оружия требует согласованных усилий правоохранительных органов и органов местного самоуправления.

С точки зрения нормативно-правового регулирования государство должно продолжать развивать нормативные акты и обеспечивать строгое их соблюдение в целях предотвращения незаконного оборота оружия. Правоохранительным органам необходимо вести более строгую политику обеспечения надлежащего уровня отслеживания и регистрации любой информации о нелегальном обороте оружия, использовать новые методы и средства для выявления и пресечения преступлений в данной сфере.

Таможенные органы должны тщательно отслеживать все поступающие в страну грузы и транспортные средства для того, чтобы гарантировать своевременное выявление любой незаконной деятельности и устранение ее последствий.

Литература

1. Денисов, Д. М. Современные аспекты и меры по профилактике незаконного оборота оружия (боеприпасов) на основе краткого анализа опроса осужденных лиц // *Право: история и современность*. — 2021. — № 1 (14). — С. 76—90.
2. Егорова, Т. И. Криминологическая характеристика и предупреждение незаконного оборота оружия в России / Т. И. Егорова, Г. В. Курбатова // *Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки*. — 2022. — № 3. — С. 77—82.
3. Осокин, Р. Б. О необходимости разработки концептуальных основ противодействия преступлениям против общественной нравственности // *Вестник ТГУ*. — 2011. — № 3.
4. Робак, В. А. Криминологическая характеристика личности преступника, совершившего преступления в сфере незаконного оборота оружия // *Известия Юго-Западного государственного университета*. — 2017. — № 3(72). — С. 141—147.
5. Солоницкая, Э. В. Криминологическая характеристика незаконного оборота оружия и меры борьбы с ним : дис. ... канд. юрид. — Ростов на Дону, 2004.
6. Федулов, Г. Г. Влияние экономической контрабанды на состояние национальной безопасности страны // *Экономика нового мира*. — 2017. — № 2 (6).

Шашкин Александр Андреевич,
аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Публично-правовые средства противодействия коррупции в сфере транспорта

Аннотация. В статье говорится об уровне коррупции в Российской Федерации. Приводятся особенности коррупционных проявлений в транспортной сфере. Обосновывается необходимость применения предупредительных мер по борьбе с коррупцией. Приведена работа, проводимая в Минтрансе России по профилактике коррупционных правонарушений.

Ключевые слова: коррупция; противодействие коррупции; профилактические меры; транспортная сфера; закупки; коррупционные проявления.

Alexander A. Shashkin,
Postgraduate student of the Law Institute
of Russian University of Transport (MIIT)

Public and legal means of combating corruption in transport

Abstract. The article talks about the level of corruption in the Russian Federation. The features of corruption manifestations in the transport sector are given. The need for preventive measures to combat corruption is substantiated. The work carried out in the Ministry of Transport on the prevention of corruption offenses is given.

Keywords: corruption; anti-corruption; preventive measures; transport sector; procurement; corrupt practices.

Коррупция как одно из явлений современного общества и государства вызывает серьезную озабоченность не только в России, но и в мире. Преступления коррупционной направленности, как и ущерб от их совершения, из года в год только растут, несмотря на то что борьба с коррупцией ведется практически повсеместно. Так, например, в Российской Федерации в 2008 г. был принят Федеральный закон «О

противодействию коррупции», однако по уровню коррупции Россия находится в лидерах антирейтинга. Так, в индексе восприятия коррупции Россия в 2021 г. находилась рядом с такими государствами, как Ангола, Либерия, Мали, Мавритания и т.д. [1, стр. 42] Коррупция, как показывает практика, присутствует практически во всех сферах жизнедеятельности общества, и транспортный сектор здесь — не исключение.

Необходимо отметить, что коррупция в сфере транспорта имеет свои некоторые особенности. Коррупционная практика в транспортном секторе процветает в случае слабых институтов государственной и муниципальной власти. В результате в настоящее время транспортная система страны имеет недостатки, которые характеризуются низким техническим уровнем и неудовлетворительным состоянием производственной базы. Так, например, во время формирования бюджета транспортные организации могут необоснованно завышать свои потребности или предоставлять транспортные услуги с нарушением действующего законодательства.

Современная коррупция на транспорте в России характеризуется тем, что в эту сферу в последние годы привлекается значительное количество бюджетных средств, которые направлены на модернизацию этой отрасли, а также для повышения транспортной доступности. В связи с этим транспортная отрасль становится привлекательной для всякого рода мошенников и злоумышленников [4, стр. 101].

Если посмотреть на статистику совершения преступлений коррупционной направленности в транспортной сфере, то по данным прокуратуры, наибольшее количество уголовных дел о коррупции в 2020 г. было возбуждено на железнодорожном транспорте, особенно на Дальневосточной, Западно-Сибирской, Московской и Северо-Кавказской железных дорогах. Среди филиалов ОАО «РЖД» основная доля коррупционных дел приходится на Центральную дирекцию управления движением (46%) и инфраструктуры (15%) [4, стр. 102].

По мнению большинства ученых, для противодействия коррупции важным является не только и не столько уголовно-правовая политика в части ужесточения наказаний за совершение коррупционных правонарушений, но также и предупредительная работа, которая проводится органами государственной власти путем проведения профилактической работы, формирования нетерпимости общества к коррупци-

онному поведению. Именно предупредительные меры позволяют изначально не допустить неблагоприятных последствий коррупционных правонарушений, минимизировать коррупционные риски. Не случайно этот аспект противодействия коррупции специально выделяется в российском законодательстве [3, стр. 79].

Нельзя не согласиться также и с утверждением о том, что к мерам общей превенции относится, в первую очередь, система антикоррупционного просвещения, воспитания и образования, позволяющая сформировать у всех членов общества непримиримое отношение к проявлениям коррупции.

На сегодняшний день в Минтрансе России проводится широкая работа по профилактике и предупреждению коррупционных правонарушений, а также работа по соблюдению служащими Министерства требований к служебному поведению, помимо этого сформирована и совершенствуется нормативно-правовая база, осуществляется антикоррупционная экспертиза нормативных правовых актов, пристальное внимание уделяется проведению закупок и заключению контрактов в сфере строительства транспортной инфраструктуры, а также в сфере перевозок пассажиров и грузов [2, стр. 95].

Большое внимание уделяется также образованию и просвещению государственных служащих Министерства. Ежегодно служащие различных категорий должностей проходят повышение квалификации. Повышение квалификации проходят как вновь принятые на службу работники, так и работники, которые занимают должности, которые по долгу выполнения обязанностей связаны с коррупционными рисками.

С целью повышения уровня правового просвещения и правовой культуры с вновь принимаемыми на работу государственными служащими проводятся занятия о необходимости соблюдения антикоррупционных правил поведения.

Помимо этого, государственные гражданские служащие в сфере транспорта, как и все государственные гражданские служащие, ежегодно отчитываются о своих доходах и расходах, об обязательствах имущественного характера, а также предоставляют такие сведения о своих близких родственниках.

Как одно из направлений повышения эффективности предупреждения коррупции, при проведении закупок для нужд Минтранса

России предпочтение отдается электронным торгам и электронным торговым площадкам, там, где отсутствует возможность непосредственного контакта специалиста по закупкам и поставщика. Перед непосредственным заключением контракта проводится согласование документов закупки с подразделениями, не вовлеченными в процедурную часть осуществления закупки. Также принимаются меры по недопущению объединения в одну закупку разных объектов закупки, функционально не связанных между собой, противоречивости условий определения поставщика, подрядчика, исполнителя и условий исполнения контракта, установления заведомо невыполнимых сроков исполнения обязательств по контракту с целью ограничения участников закупки.

Литература

1. Едигарева, Ю. Г. Государственная антикоррупционная политика: проблемы формирования и реализации / Ю. Г. Едигарева, Д. Е. Морковкин, А. В. Власов // Ученые записки Российской Академии предпринимательства. — 2020. — Т. 19. — № 2. — С. 41—49.
2. Землин, А. И. О некоторых аспектах реализации государственной политики в области противодействия коррупции на транспорте // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 4(36). — С. 94—99.
3. Юсупов, М. Р. К вопросу о взаимосвязи коррупции и транспортной безопасности // Теория и методология транспортного права. — 2017. — № 5. — С. 77—79.
4. Диканова, Т. А. К вопросу о борьбе с коррупцией в транспортной сфере // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 2(34). — С. 101—105.

ПУБЛИЧНО-ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

**Материалы Пятого международного
транспортно-правового форума**

PUBLIC AND LEGAL ISSUES OF TRANSPORT LAW

**Materials of the Fifth International
Transport and Legal Forum**

Под редакцией

*доктора юридических наук, доцента А. А. Чеботаревой,
кандидата экономических наук, доцента В. Е. Чеботарева,
кандидата технических наук, доцента Л. М. Малёшиной*

Изд. заказ 13
Усл.-печ. л. 20,9

Подписано в печать 01.06.2023
Уч.-изд. л. 16,9

Тираж 100 экз.
Формат 60×90/16

Типография Юридического института МИИТ
127994, Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.