ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 11 (23) - 2017

РОСТРАНСНАДЗОР ФСБ РОСИИ МВД РОССИИ МЧС РОССИИ

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2017. № 11 (23)

Журнал издаётся с января 2016 г.

Научное направление периодического издания: 12.00.03 Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право; 12.00.07 Административное право, финансовое право, информационное право; 12.00.15 Гражданский процесс; арбитражный процесс; 12.00.10 Международное право; Европейское право; 12.00.06 Природоресурсное право; аграрное право; экологическое право; 05.22.00 Транспорт; 05.23.11 Проектирование и строительство дорог, метрополитенов, аэродромов, мостов и транспортных тоннелей; 05.26.02 Безопасность в чрезвычайных ситуациях (по отраслям); 13.00.08 Теория и методика профессионального образования.

Номер свидетельства о регистрации средства массовой информации: **ЭЛ № ФС 77-64237 от 25 декабря 2015 г**.

Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.

Телефон: 8 (495) 681-90-19.

Факс: 8 (495) 684-2849.

E-mail редакции: albinadg@mail.ru

Официальный сайт в сети Интернет: URL: http://trans-safety.ru/

Учредитель и издатель: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «**Российский университет транспорта**»

Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г. № 381-06/2016.

Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) **2500-1868**.

Периодичность: 12 раз в год.

Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук (20.02.03), профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).

Редакционный совет

Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II (МГУПС (МИИТ)), член Российской академии юридических наук (РАЮН)

Житников Борис Юрьевич — доктор технических наук, профессор, начальник кафедры специальной техники и информационных технологий Владимирского юридического института ФСИН России (г. Владимир)

Кайнов Владимир Иванович — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой государственно-правовых дисциплин, Северо-Западный филиал Российской академии правосудия (г. Санкт Петербург)

Кудрявцев Алексей Вадимович — доктор юридических наук, доцент, декан факультета права Владимирского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (г. Владимир)

Лупарев Евгений Борисович — доктор юридических наук, профессор, академик Евразийской академии административных наук, заведующий административного и финансового права Кубанского государственного университета

Липатов Эдуард Георгиевич — доктор юридический наук, заведующий кафедрой административного и уголовного права Поволжского института управления имени П. А. Столыпина, филиал Российской Академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ

Миронов Анатолий Николаевич — доктор юридических наук, начальник кафедры управления и административно-правовых дисциплин Владимирского юридического института ФСИН России

Миронов Ринат Гаянович — доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры управления и административно-правовых дисциплин Владимирского юридического института ФСИН России (г. Уфа)

Полянсков Юрий Вячеславович — доктор технических наук, профессор, президент Ульяновского государственного университета

Сердюк Наталья Владимировна — доктор педагогических наук, заместитель начальника кафедры психологии, педагогики и организации работы с кадрами Академии управления МВД России

Чаннов Сергей Евгеньевич — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой служебного и трудового права Поволжского института управления имени П. А. Столыпина

Агеев Александр Александрович — кандидат политических наук, депутат

Государственной Думы IV и VI созывов (2003—2007, 2011—2016), член фракции Политической партии «Справедливая Россия», Председатель счетной комиссии Государственной Думы, Первый заместитель председателя комитета Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству

Анохина Светлана Юрьевна — кандидат юридических наук, доцент Барнаульского юридического института МВД России

Добробаба Марина Борисовна — кандидат юридический наук, доцент, доцент кафедры административного права Кубанского государственного университета (г. Краснодар)

Фролов Андрей Степанович — кандидат юридических наук, профессор кафедры уголовного права и криминалистики Омского государственного университета имени Ф. М. Достоевского

Редакционная коллегия

Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)

Ведущий редактор — **ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна**

Содержание

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ»

Духно Н. А.
Право и теоретические проблемы безопасности
в транспортном комплексе 9

Корякин В. М.
О соотношении понятия «транспортная безопасность»
со смежными понятиями в области безопасности на транспорте 26

Климова А. О.
Взаимодействие правовых норм и культуры безопасности
на высокоскоростном железнодорожном транспорте 33

Лычёв Д. И.
Воздухоохранное право и его влияние на обеспечение
безопасности на транспорте 37

Гаращук О. А.
Необходимость правовой проработки вопроса обеспечения
кибербезопасности при организации безопасности
подвижного состава 41

Мамонова М. В.
Формирование механизмов гарантий для частных инвесторов
при реализации инфраструктурных транспортных проектов
в целях обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте 47

Ананенко А. О.
Проблемы реализации транспортной стратегии
в целях обеспечения безопасности в современных условиях 52

Мальцев В. А.
Развитие транспортной системы России: финансово-правовые
основы и современные проблемы 59

Требования к материалам, представляемым для опубликования
в журнале «Транспортное право и безопасность» 66

Научно-практическая конференция «БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ»

В Российском университете транспорта (МИИТ) состоялась XVIII научно-практическая конференция «**Безопасность движения поездов**», организаторами которой выступили Минтранс России, МВД России, ОАО «РЖД» и МИИТ.

В работе конференции приняли участие: вице-президент ОАО «Российские железные дороги» Ш. Н. Шайдуллин, президент Российского университета транспорта (МИИТ) В. Н. Морозов, заместитель руководителя Ространснадзора С. Г. Васильев, вице-президент ОАО «РЖД» Д. С. Шаханов, генеральный директор АО «ВНИИЖТ» В. В. Степов, исполнительный директор СРО НП «Совет операторов железнодорожного транспорта» А. А. Дружинин, генеральный директор АО «ТРАНСМАШХОЛДИНГ» К. В. Липа, заместитель генерального директора АО «НИИАС» А. М. Замышляев.

Всего в работе научного форума приняло участие более 300 человек: представители Минтранса России, МВД России, ОАО «РЖД», Федеральных агентств железнодорожного, воздушного, автомобильного и морского транспорта, Ространснадзора, ассоциаций, операторов и участников транспортного рынка перевозок, проектных и научно-исследовательских организаций транспорта, фирм-разработчиков технических средств и технологий для железнодорожного транспорта, вузов России, стран СНГ и других государств.

Главная цель конференции — обеспечение реализации современных требований к управлению функциональной безопасностью на инфраструктуре железнодорожного транспорта.

В рамках данной конференции 17 ноября 2017 г. в Юридическом институте МИИТ прошло заседание секции «**Право — ключевое звено обеспечения безопасности на транспорте**».

В работе секции принял участие первый заместитель председателя Союза транспортников России по безопасности транспорта Василий Юрьевич Аксенов, а

также преподаватели, магистранты, аспиранты и студенты института.

С докладами на заседании секции выступили:

— **Н. А. Духно**, доктор юридических наук, профессор: «Право как основа соотношения видов безопасности в транспортной системе»;

— **В. М. Корякин**, доктор юридических наук, профессор: «О соотношении понятия “транспортная безопасность” со смежными с ним понятиями»;

— **А. В. Пищелко**, доктор педагогических наук, профессор: «Об организации системы транспортной безопасности»;

— **М. В. Мамонова**, аспирант: «Формирование механизмов гарантий для частных инвесторов при реализации инфраструктурных транспортных проектов в целях обеспечения транспортной безопасности»;

— О. А. Гаращук, аспирант: **«**Необходимость правовой проработки вопроса обеспечения кибербезопасности при организации безопасности подвижного состава»;

— **К. Н. Колодяжный**, аспирант: «Источники международно-правового регулирования обеспечения безопасности при железнодорожной перевозке грузов»;

— **А. О. Климова**, аспирант «Взаимодействие правовых норм и культуры безопасности на высокоскоростном железнодорожном транспорте»;

— **Ж. И. Лычев**, аспирант «Воздухоохранное право и его влияние на обеспечение безопасности на транспорте».

По результатам работы секции ее участники одобрили предложения Юридического института в резолюцию конференции «Безопасность движения поездов».

В целях совершенствования теории и практики правового обеспечения безопасности на транспорте предлагается:

- внедрение обязательного изучения транспортного права в систему профессиональной подготовки и повышения квалификации работников транспортного комплекса, отвечающих за вопросы безопасности на транспорте;
- разработка и практическая реализация в образовательной деятельности транспортных вузов страны федерального государственного образовательного стандарта «Правовое обеспечение транспортной деятельности» (уровень подготовки «специалитет»);
- создание на базе Юридического института МИИТ экспертно-научного центра по оценке состояния правопорядка на транспорте, состояния правового обеспечения вопросов безопасности на транспорте и выработке предложений по совершенствованию транспортного за-

конодательства;

- включение транспортного права в Номенклатуру специальностей научных работников, по которым присуждаются ученые степени и присваиваются ученые звания, с последующим созданием на базе Российского университета транспорта совета по присуждению ученых степеней кандидата и доктора юридических наук по данной научной специальности.

Наиболее интересные материалы выступлений на секции «**Право — ключевое звено обеспечения безопасности на транспорте**» публикуются в настоящем выпуске журнала «Транспортное право и безопасность».

УДК 347.463

© Духно Н. А.
— доктор юридических наук, профессор

ПРАВО И ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ

Аннотация. В статье раскрываются актуальные проблемы безопасности на транспорте, обосновывается, что категория «безопасность» является правовой и право составляет основу обеспечения всех видов безопасности в структуре транспортного комплекса. Правовые ценности дают возможность для более полного рассмотрения структуры и содержания безопасности. Сущность безопасности, виды безопасности невозможно раскрыть иначе, как только с помощью правовых средств и правовых инструментов. Посредством правовых знаний сотрудники транспорта осмысливают достоинство законодательства, замечают его недостатки при воплощении нормативных правовых норм в практику обеспечения безопасности. В статье подчеркивается, что право — только основа безопасности, уровень правового знания создает возможность специалисту транспорта определять свое поведение и деятельность, которой обеспечивается безопасность. Для устранения причин возникновения новых угроз требуется повышение просвещенности работников транспорта, формирование у них транспортного мировоззрения, укрепление правовой культуры, как основы плодотворной профессиональной деятельности. В статье также обосновывается потребность в развитии теории безопасности на транспорте.

Ключевые слова: безопасность; виды безопасности; структура и содержание безопасности; право; правовые знания; мировоззрение транспортника; угрозы; законные интересы; жизненно важные интересы; субъекты; объекты.

© Dukhno N.
— doctor of juridical sciences, professor

LAW AND THEORETICAL SAFETY ISSUES IN THE TRANSPORT SECTOR

Abstract. The article describes actual problems of transport security, argues that the category of "security" is the legal and right is the basis of all security in the structure of the transport complex. Legal values allow for a more complete discussion of the structure and content of security. The essence of security, types of security impossible to solve except through legal means and legal instruments. Through the legal knowledge of employees of transport comprehend the dignity of the law, notice his shortcomings in the embodiment of

normative legal standards security practices. The article emphasizes that the right is only the basis of safety, level of legal knowledge creates the possibility for the specialist to determine their behavior and activities in which security is ensured. To eliminate the reasons for the emergence of new threats requires a raising of awareness of employees of the transport, formation transport world, the strengthening of legal culture, as the basis for fruitful professional activity. The article also substantiates the need for the development of the theory of transport security.

Keywords: safety; security; the structure and content of the security; law; legal knowledge; the world of transport; threats; legitimate interests; vital interests; actors; objects.

Проблемы безопасности на транспорте тревожат мысли многих, но решаются они пока без достаточной теоретической основы. В современных условиях работы транспорта назрела потребность в разработке новых концепций, которые могут составить теорию безопасности на транспорте. Системные научные взгляды на обстоятельства, в которых формируется безопасность на транспорте, станут опорным фундаментом для развития процессов обеспечения такой безопасности.

В России за многие годы сложились разные точки зрения по поводу обеспечения отдельных видов безопасности на транспорте. В них есть много полезного, но пока нет полноты видения всех аспектов, которые следует учитывать при решении задач обеспечения безопасности на транспорте. Широко обсуждаются вопросы инженерно-технической защиты субъектов и объектов транспорта от угроз, какие могут причинить вред. Слабым местом остаются вопросы о видах безопасности на транспорте, нет фундаментальных исследований проблем правового воздействия на становление безопасного транспорта.

Объективное выражение роли права в транспортном комплексе появляется тогда, когда транспорт станет оцениваться с учетом новых задач, какие предстоит решать современной транспортной системе. Если раньше транспорт представлялся как техническая система, решающая задачу перемещения грузов народного хозяйства, из сферы производства в сферу потребления, не создавая нового продукта, то в наше время транспорт выглядит совершенно иным комплексом. Его безопасный порядок устанавливается на основе транспортного права, регулирующего транспортные отношения по удовлетворению законных интересов всех субъектов по-

средством предоставления широких транспортных услуг.

Тесная связь права с транспортным комплексом обусловлена многими факторами. Современный транспорт совершенствуется и воплощается в транспортные отношения с помощью правовых норм, аккумулированных особенностями транспортной системы. Не все получается на пути установления полного порядка в транспортном комплексе. Основные причины недостатков коренятся в сознании работников транспортной сферы. Сейчас обострилась потребность в постоянном обучении работников транспортного комплекса. Это явление диктуется бурными потоками информации, совершенствованием технологических процессов, ростом рисков, создающих возможность для многих опасностей. Только хорошо обученный, и с твердым правовым знанием сотрудник способен предотвратить опасность и не причинить вреда.

Понятия «транспорт», «транспортный комплекс», «транспортная система» стали все чаще встречаться в наших многоаспектных информационных потоках. Транспорт представляется как одна из важнейших отраслей экономики страны, которая обеспечивает реализацию разносторонних интересов всех субъектов общества и государства. Широкий спектр таких интересов со стороны разных субъектов стал основным фактором внедрения и развития таких понятий, как транспортная система и транспортный комплекс. В настоящее время транспорт не может полноценно функционировать без тесных связей всех элементов транспортной системы и без участия тех, кто способствует его деятельности и развитию. В литературе транспортный комплекс рассматривается как обширный сектор экономики, обеспечивающий потребности в перевозках различными видами транспорта, влияющий на эффективность производства и качество жизни населения[1]. В этом емком определении заметно воплощение в единое целое многих элементов, объединенных одной задачей — обеспечение потребности в перевозках. Но транспортный комплекс решает и многие другие задачи, которые направлены на удовлетворение иных интересов субъектов, использующих транспортные услуги — не только перевозка, в ограниченном ее понимании, но и своевременное предоставление различных площадок, помещений с новейшими техническими оснащениями; разнообразных сервисных услуг; регулирование информационными потоками; разработка и внедрение востребованных логистических систем; разработка и внедрение новых транспортных коридоров; внедрение современных, новых технологических процессов; формирование новой транспортной культуры, а также многие другие задачи.

В транспортный комплекс входит совокупность отраслей хозяйства, предназначенных для обеспечения законных интересов физических и юридических лиц, субъектов общественных организаций, представителей

[1] *Новик А. А.* Правовое регулирование пассажирских перевозок городским транспортом общего пользования // Транспортное право. 2005. №1. С. 41—44.

органов государства, связанных с потребностями в перевозке разных объектов и предметов материального мира. Причем перевозка, как правило, нуждается в решении других задач для полного удовлетворения потребностей субъекта транспортных услуг. В этом спектре видны, как востребованные услуги информационного, социального, медицинского, оздоровительного, материально-технического характера, так и услуги многих других направлений. Для плодотворной работы в структуру транспортного комплекса включены все отрасли хозяйства, обязанные обслуживать транспорт. Сквозь спектр прав и обязанностей каждого субъекта, уполномоченного решать определенную задачу в правовом режиме работы транспортного комплекса, можно представить всю широту транспортного права, регулирующего и охраняющего транспортные отношения. Сердцевиной транспортных отношений становятся те, что формируются в работе транспортной системы.

По сравнению с транспортным комплексом транспортная система включает: транспортную сеть всех видов транспорта, подвижные транспортные средства, трудовые ресурсы транспорта и систему управления всеми видами транспорта[1]. Указанная структура стала привычной и при оценке каждого элемента. Из мыслительной деятельности при оценке структурных элементов выпадает правовое знание, которое необходимо для определения поведения каждого сотрудника, кто трудится на транспорте, а также для продуктивной увязки всех элементов, образующих структуру транспортного комплекса. В этой структуре важно выделить такой элемент, как трудовые ресурсы транспорта. Они представляют всех работников транспортной системы, каждый из которых наделен определенными правами и обязанностями по выполнению своей работы в порядке, установленном правилами, прописанными в разных нормативных правовых документах.

Раскрыть связи транспортного права с процессом обеспечения безопасности на транспорте можно при рассмотрении пути и последовательности этапов воплощения правовых норм в реальные транспортные отношения, выражающие собой порядок, гарантирующий безопасность. Сложно представить безопасность без понимания формирования транспортных отношений, в пределах которых и создается надежная защита от угроз. Транспортные отношения не существуют сами по себе, а складываются в мыслительной деятельности транспортников под влиянием их знаний. От того, какими знаниями наполнен разум сотрудников транспорта, зависит и способ мышления. Неумение оценить обстановку и принять правильное решение обнаруживается у тех работников транспорта, у которых слабые, недостоверные знания, нет понимания смысла правовых знаний. При поверхностных знаниях, способности к гибкому мышлению не формируются. Низкий уровень просвещенности специалистов транс-

[1] URL: http://www.rusnauka.com/1_NIO_2013/Economics/0_118572.doc.htm.

портного комплекса не способствует формированию достойных транспортных отношений, как единого целого механизма, упреждающего опасности, создавая благотворную обстановку работы транспорта.

Для подъема уровня качества транспортных отношений следует стремиться к тому, чтобы каждый работник транспортного комплекса имел широкие профессиональные знания. Для повышения правовых знаний транспортников важно использовать как потенциал самого работника, его мотивацию, интерес работать в структуре транспортного комплекса, так и управленческий механизм, объединяющий в одно целое все элементы транспортного комплекса, включая и общественные организации.

В целях укрепления порядка и надежного обеспечения безопасности в транспортной системе назрела потребность создания Ассоциации юристов транспортного комплекса. Сплоченное объединение юристов транспортников усилит плодотворную работу всех субъектов, участвующих в деятельности транспортного комплекса. Юридические средства давно ожидают активного воздействия на формирование транспортных отношений, содержание которых окажется наполненным правовыми идеями, принципами, несущими гарантии безаварийной, комфортной и привлекательной работы всех структур транспортной системы. Отраслевая транспортная Ассоциация юристов могла бы объединить все слои специалистов юристов, руководителей юристов, род деятельности которых непосредственно связан с правовой работой, направленной на решение задач, подчиненных устойчивой, безопасной работы транспортной системы России. В такое объединение полезно включить работников транспортной прокуратуры, работников органов внутренних дел на транспорте, работников следственного управления на транспорте, а также всех других юристов транспортного комплекса. Ассоциация юристов транспортников необходима для решения таких задач, как организация координационной работы по профилактике правонарушений и преступлений в транспортной системе; разработка проектов нормативных правовых документов по вопросам обеспечения безопасности в транспортном комплексе; разработка предложений по усилению правовой подготовки транспортников и повышению уровня их правой культуры; разработка предложений по работе структур транспортного комплекса в направлении обеспечения условий для здорового образа жизни каждого транспортника; разработка предложений по развитию правовых основ для развития транспортного комплекса на основе новых передовых технологий; разработка предложений по укреплению правовой основы развития транспортного образования. Работа Ассоциации окажет содействие всем транспортным структурам в формировании достойных транспортных отношений. Правовые инструменты в руках Ассоциации дадут плодотворные новые ростки, от каких при постоянном усердии можно ожидать богатое приращение транспортного комплекса новыми, безопасными технологиями, возвышающими транспорт России на вершину передовых образцов. Ассоциация, как обще-

ственная организация, в тесном союзе со всеми структурами транспортного комплекса умножит интеллектуальные ресурсы транспортников, соединит их в новую мощную силу, устремление которой окажет плодотворное влияние в деле укрепления правопорядка и обеспечения безопасного транспорта.

Общая ценность права наиболее ощутимо выражается в его основных функциях регулятивной и правоохранительной, когда они реально воплощаются в жизнь. С веками накопление правовых правил постепенно преобразовывалось в теорию права, которая в России стала ярко проявляться во второй половине XIX столетия, хотя предпосылки к ее развитию были видны в предыдущих веках. В праве всегда искали инструменты кары за причинение вреда и усердно стремились к воплощению справедливости в жизни общества и государства. Трудный путь приходилось преодолевать России в достижении необходимого порядка, при котором народ всегда желал справедливого к нему отношения со стороны властителей.

В настоящее время право выражено в стройной правовой системе с ее богатой законодательной базой, правовыми доктринами, правовыми концепциями, правовыми принципами и множеством плодотворных правовых идей. Две тенденции стали обычными в нашем обществе, когда с одной стороны мыслящие правоведы усердно продолжают разрабатывать новые правовые концепции, обогащая правовую систему, а с другой — наблюдается укоренившееся в сознании большинства народа равнодушное и безразличное отношение к праву. Старые привычки покорного преклонения перед указаниями чиновника и низкая правовая культура стали основными причинами негативного отношения к правовым ценностям. Под влиянием таких факторов мы пока не пришли к выводу о том, что ключевым звеном всего процесса обеспечения любого вида безопасности является право. Только отдельные правоведы стали робко высказывать свои мысли о значимости правовых регуляторов в деле обеспечения отдельных видов безопасности. Большое внимание уделяется законам и другим нормативным правовым актам, в которых выражены предписания по вопросам безопасности. Недостаточное правовое обеспечение емких процессов обеспечения безопасности влечет появление слабой, ненадежной защищенности человека, личности, общества и государства от угроз, которые заметно растут и наносят серьезный ущерб нашему Отечеству.

Особенно заметными становятся пробелы в процессах обеспечения безопасности, когда она оценивается в системе транспортной сети на территории страны. В местах пересечения транспортных сетей друг с другом возникают самые сложные проблемы, порождаемые слабым правовым регулированием возникающих отношений на стыках разных транспортных сетей. Единая транспортная система страны представляется как работа нескольких видов транспорта, которая организуется таким образом, что-

бы все виды транспорта действовали как единый механизм[1]. Слаженность работы единой транспортной системы достигается, прежде всего, за счет достаточного правового обеспечения всего процесса работы этой системы.

С возрастанием источников опасности на транспорте все больше обостряется потребность в глубоких исследованиях проблем обеспечения безопасности во всех сферах транспортной деятельности, где появляются угрозы жизненно важным интересам человека и всем другим субъектам, ставшим участниками транспортных отношений. Основные угрозы имеют антропогенное происхождение, или иными словами, это угрозы, причины появления которых скрываются в особенностях деятельности человека, который пренебрегает правовыми принципами, допускает оплошность, самонадеянность, попустительство, а еще хуже, умышленно создает возможность угроз. Опасности увеличиваются по мере того, как каждая не предотвращенная угроза остается способной вызвать огромный вред жизни и здоровью людей, а также причинить значительные убытки многим субъектам нашего общества и государства. Угрозы возникают по вине человека даже тогда, когда они предвещаются природными явлениями, когда человек, общество на них не реагируют, а государство не предпринимает должных защитительных мер.

Проектируя и внедряя новые технологии, мы увеличиваем число рисков, когда к эксплуатации и обслуживанию нового современного оборудования и новым технологиям привлекаем лиц с низкой квалификацией и слабой культурой мышления. Своими неумелыми деяниями они вызывают аварии и катастрофы или другие непредсказуемые происшествия, порождающие большой вред. Низкая культура мышления, отсутствие профессиональных знаний умножают жадность к потребительским интересам или оставляют людей равнодушными, безразличными к фактам, умножающим причины угроз. Под их влиянием разрушаются объекты природы, ухудшается атмосферный воздух, загрязняются водные объекты, наносится невосполнимый вред окружающей среде, страдают объекты инфраструктуры. Процесс возрастания угроз по умышленной или неосторожной вине работников транспортного комплекса обусловливает необходимость регулировать складывающиеся транспортные отношения, которые отражаются в поведении сотрудников транспорта. Правовое поведение образует правовой порядок, содержание которого гарантирует безопасность на транспорте.

Развитие правовой системы в современных условиях обеспечивает возможность формирования правовой основы безопасности, как определенной части права, законодательства и иных нормативных правовых актов, регулирующих транспортные отношения в сфере деятельности транспортного комплекса.

Транспортное право составляет только основу безопасности, но оно не

[1] URL: http://www.rusnauka.com/1_NIO_2013/Economics/0_118572.doc.htm/

представляет весь механизм обеспечения безопасности в транспортной системе. Накопившиеся ценности права, обладая мощным юридическим потенциалом, не используются при принятии законов, в которых часто можно встретить разного рода недостатки. Законы с пробелами ухудшают правовую систему, внося в нее противоречивые правовые нормы, но на общепризнанные правовые принципы существенного влияния не оказывают.

Обогащенное принципами и другими правовыми средствами, право оказывается устойчивым и надежным инструментов в регулировании общественных отношений. Но право формируется только незначительной частью специалистов-правоведов, которые осознанно видят плодотворность правовых богатств и усердно их развивают. Беда в том, что большинство народа не достигло того уровня правовой культуры, с вершины которой видна полезность права. Многие отождествляют право с законодательством и полагают, что прочитав закон, его можно осмыслить и им руководствоваться. Правовая безграмотность приводит к тому, что люди, не обладая твердыми правовыми знаниями, допускаются к принятию законов, плодя в них множество всяких недостатков. Широкий круг пользователей таких законов, не имея достаточных правовых знаний, не может осознать, как возможно их применять, если нет возможности их правильно оценить, познать для воплощения в жизнь. При такой ситуации люди живут не по тем правилам, которые очерчены законами, а по другим, которые им больше подходят по уровню мировоззрения. Право преобразуется в регулятор отношений только тогда, когда оно достойно изучается и оставляет свой заменый след в разуме человека в виде твердых правовых знаний. Формируясь частью мыслящих людей, учеными-юристами и практиками, право находит свое закрепление в книгах, в электронных и других материальных носителях, где закрепляются правовые идеи, правовые принципы, другие составляющие части права. Для изучения права нужна мотивация, от содержания которой зависит качество получаемого правового знания. Не само по себе право, а знание права, формирующее правосознание, образует возможность принятия правового решения. От того, насколько полно, всесторонне и объективно изучается право, преобразовываясь в правовые знания, настолько справедливо формируются и принимаются законы. К горькому сожалению, наши законы страдают общим недостатком — в них ощущается отсутствие согласованности правовых норм с правовыми принципами. Основной причиной такого явления остаются слабые правовые знания лиц, обладающих законодательной властью.

Понятие «безопасность» в различных источниках представлено по разным критериям. В отдельных научных трудах предлагается рассматривать безопасность как философскую категорию, которая, по мнению отдельных исследователей, является не чем-то предметным, материальным, а выступает некой абстрактной формой выражения жизнеспособности и жизне-

стойкости объектов конкретного мира[1]. В представленной точке зрения рассматриваются не все аспекты безопасности, и не все ее элементы затрагиваются. Безопасность — это не философская, а правовая категория, выражающая правовые требования к основным свойствам, характеризующим ее структуру и содержание. Понятие безопасности, выраженное в праве и в нормативных правовых документах, должно отражать основные элементы, указывающие на ее сущность. К элементам безопасности относятся: виды угроз, от которых создана защищенность; виды субъектов, в отношении которых предполагались угрозы; виды объектов имеющих основополагающее значение, и используемые для полноценного обустройства жизни и деятельности; характер интересов субъектов, подлежащих правовой и иной охране и защите.

Обсуждение проблем о безопасности проходило в разных кругах и при участии специалистов разных профессий, в том числе и правоведов. Итогом этих обсуждений стал разработанный и принятый 28 декабря 2010 г. года Федеральный закон «О безопасности». В нем безопасность определяется как состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз. По смыслу Закона, безопасность трактуется не как полная защищенность, а лишь положение, в котором находится человек, общество, государство, в окружении угроз, от которых нет полных гарантий. Но безопасность в общем понимании представляется как состояние человека, или другого субъекта, или объекта, при котором нет опасности, отсутствует угроза субъектам, или объектам, т.е. устанавливается полная защита от опасности. Поэтому для правильного осмысления безопасности ее следует представлять как состояние полной защищенности человека, общества и государства от опасностей, способных вызвать вред. Если защищенность будет представляться только как ее определенное состояние, где не видна гарантия полной защиты от опасностей, то это будет не безопасность, а только вероятность ее достижения.

Выраженный в законе подход к определению безопасности порождает много не решенных вопросов. Остается не ясным, использовались ли теми лицами, кто работал над формулировкой определения понятия безопасности, все ценности права, в том числе и принцип объективности, при подготовке Федерального закона «О безопасности». Ведь приведенное в Законе понятие безопасности не выражает одного существенного состояния защищенности от угроз, при котором должно пониматься полное отсутствие опасности. При приведенной конструкции понятия безопасности можно считать, что законодатель допускает возможность устанавливать определенные степени защищенности субъектов и объектов от внешних и внутренних угроз. Все это дает возможность предполагать, что безопасность, обозначенная в Законе, представлена как только определенная защищен-

[1] URL: http://www.kiiut.ru/docsfd/zm_11kze_bgd_2321435.pdf.

ность, которая при разных обстоятельствах будет иметь ту или иную степень защиты от всяких опасностей, способных вызвать вред тем или другим субъектам или объектам.

Несмотря на это, в государственном стандарте Российской Федерации приводится рекомендация использования терминов «безопасность» и «безопасный». Слова «безопасность» и «безопасный» следует применять только для выражения уверенности и гарантий риска[1]. Не всегда такие рекомендации можно воплощать в нашей жизни, окутанной многими обстоятельствами, препятствующими достичь указанных гарантий. Сегодняшняя действительность такова, что ни на каких объектах промышленности, транспорта и в других сферах нет ощущения полной защищенности человека, везде могут ожидать угрозы, какие опасны причинением вреда.

Предоставленная законом возможность устанавливать разные степени защищенности субъектов и объектов от угроз дает основание считать, что безопасность может оцениваться по уровням. В зависимости от степени защищенности субъектов и объектов уровни безопасности могут быть низкими и высокими, вершиной которых должна стать полная защищенность, когда никакая опасность никому не угрожает. К уровню такой безопасности всегда следует стремиться всем транспортникам. Предстоит длительная упорная работа по воспитанию специалистов нового поколения с крепким транспортным мировоззрением. Нужно будет готовить и принимать новый Федеральный закон «О безопасности на транспорте», новых специалистов по видам безопасности с новыми транспортными компетенциями по обеспечению безопасности в структурах транспортного комплекса. В решении этих емких задач непременно примет живое участие Российский университет транспорта.

Угрозы опасности могут испытывать разные субъекты и разные объекты в транспортном комплексе. Субъектами, в отношении которых возможны угрозы, могут быть физические или юридические лица, общественные организации, органы власти и само государство. Объектами ожидаемых угроз могут быть вся окружающая среда, состоящая из природных объектов, антропогенных объектов, транспортная инфраструктура, а также транспортные средства всего транспортного комплекса.

Потребность охраны и защиты от угроз вызвана интересами людей по поводу устройства достойной, полноценной и здоровой жизни. Основные побудители жизни скрыты в генетических и умственных силах человека.

Люди с высоким правосознанием понимают, что их законные интересы должны надежно охраняться и защищаться. Личность с высоким правосознанием сама заинтересована в правовом поведении при исполнении любой деятельности. Потребительские интересы людей постоянно растут, и они устремлены в самых разнообразных направлениях. В зависимости от видов интересов, какие законодательством предусмотрено охранять и за-

[1] URL: http://bezopasnik.org/article/1.htm.

щищать, корреспондируя им, формируются и виды безопасности.

Когда мы говорим о безопасности движения поездов, то защите подлежат, прежде всего, те субъекты, интересы которых связаны с перемещением их самих и перемещаемых объектов (грузов, багажа). Но этот вид безопасности смыкается и с такими видами, как техническая безопасность, технологическая безопасность и другими, которые надо обеспечивать в структуре транспортного комплекса, где угрозы таятся и в отношении интересов других субъектов, имеющих право на защиту от угроз. Видом безопасности предопределяются права и обязанности субъектов, ответственных осуществлять свою профессиональную деятельность в том правовом режиме, в каком и создаются условия для безопасности. Многие угрозы можно было бы предотвратить, добившись принятия правовых законов, соответствующих высокому уровню правопорядка в каждой сфере транспортной деятельности. Но в наши дни это пока остается только желанием, большой охоты жить по правовым нормам у большинства людей нет. Не быстро меняется сознание у человека, но нам надо стремиться к воспитанию транспортников с новым крепким мировоззрением.

Государство прежде всего заинтересовано защищать государственные интересы, с которыми тесно связаны интересы экономические, информационные, экологические, транспортные, промышленные, продовольственные и другие жизненно важные национальные интересы нашей страны. Критериями для выделения жизненно важных интересов должны стать те показатели, по каким можно выделить только те, без которых субъект не может продолжать развивать свою жизнь, а объект не будет способствовать благоприятным условиям развития жизни субъектов. В литературе можно обнаружить и другое видение на жизненно важные интересы, под которыми понимается совокупность тех потребностей, удовлетворение которых необходимо для надежного обеспечения возможности прогрессивного бытия и существования, как государства, так и общества[1]. Такой подход не выражает всю полноту важных интересов, исходящих от всех субъектов, в отношении которых возможны угрозы, которые могут причинить вред как субъектам, так и объектам. Не все субъекты охвачены в указанной точке зрения на характеристику интересов. Не назван такой субъект, как личность, что оставило автором указанного мнения не тронутой проблему соотношения между человеком и личностью.

В Федеральном законе «О безопасности» в числе одного из субъектов, в отношении которых могут наступить угрозы, названа личность, а о человеке упоминания нет. Между тем в соотношении человека и личности имеются различия, указывающие на то, что это разные субъекты с позиций правовой оценки. Человек — творение природы, создавшей в эволюционном развитии отношения между мужчиной и женщиной, результатом

[1] URL: http://fb.ru/article/210871/bezopasnost-ponyatie-i-vidyi.

каких становится рождение человека. С рождением человек приобретает права и свободы. Безопасность прав и свобод человека должна обеспечиваться государством, об этом виде безопасности и нужно разрабатывать правовые концепции, на основе которых следует развивать правовую культуру, как одно из необходимых средств обеспечения и укрепления этого вида безопасности.

Человек с приобретением личностных прав становится не только правоспособным, но и дееспособной личностью, обладая правами вступать в отношения с другими физическими и юридическими лицами. Правовая возможность человека вступать в разные отношения с разными лицами преобразует его в личность. Права и обязанности личности побуждают к развитию мировоззрения, которое зависит от целеустремленности, усердия и трудолюбия личности. Права, свободы и законные интересы личности защищаются государством от угроз, какие могут причинить личности ущерб. Безопасность личности является важным видом безопасности в системе иных видов безопасности. Этот вид безопасности смыкается с государственной безопасностью, когда государство, выполняя свои функции по обеспечению национальной безопасности, опирается на опыт, мировоззрение и способности личностей, в том числе и тех, кто полноценно трудится в структуре транспортного комплекса.

Важно понимать, что для укрепления видов безопасности государство и все его властные органы обязаны уделять особое внимание развитию личности. Государственная безопасность и все другие виды безопасности в сфере транспорта окажутся на высоком уровне, когда люди, как личности, имеют высокую правовую культуру, высокое нравственное мировоззрение, а все транспортники к этим качествам присовокупят высокие профессиональные знания в сфере своей деятельности. Это станет возможным, когда государство проявляет заботу о повышении просвещенности народа, охраняя права и свободы человека, способствуя развитию личностных качеств каждого и содействуя развитию транспортного образования.

Развитие технических средств и новых технологий побуждает государство к созданию надежной системы гарантий, защищающих интересы личности от угроз, источником которых являются опасные производственные объекты. Необходимостью предотвращения аварий на промышленных предприятиях и недопущения катастроф вызвана разработка и принятие Федерального закона от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов», в котором закреплены правовые нормы о промышленной безопасности. Закон обязывает должностных лиц организовывать проведение работ по недопущению и предотвращению катастроф. Промышленная безопасность представляется в нормативных правовых актах как состояние защищенности жизненно важных интересов личности и общества от аварий на опасных производственных объектах транспортного комплекса и их последствий.

После вступления в силу указанного Закона проблемам промышленной безопасности стали уделять повышенное внимание и стремиться предотвращать аварии и катастрофы. Содержание Закона указывает, что в качестве опасных производственных объектов признаются предприятия либо их цеха, площадки, участки, а также прочие помещения, где осуществляется получение, переработка, использование, создание, транспортировка, хранение и уничтожение вредных веществ в определенных объемах. В их число включены токсичные, взрывчатые, горючие, окисляющие, воспламеняющиеся и прочие соединения. Используется оборудование, работа которого осуществляется под давлением больше 0,7 Мпа, либо при температуре нагрева воды больше 115 градусов. Применяются грузоподъемные механизмы, установленные стационарно, а также фуникулеры, канатные дороги, эскалаторы. Получают расплавы цветного и черного металлов и сплавы на их основе. Проводятся горные, обогатительные работы, а также деятельность в подземных условиях[1].

Правильное осмысление правил по обеспечению промышленной безопасности дает возможность определить конкретные мероприятия, осуществление которых гарантирует предотвращение, или, по крайней мере, снижение вероятности возникновения аварий, катастроф в структуре транспортного комплекса. В числе таких мер предусмотрено обеспечение экспертизы зданий, проведение диагностики, испытаний, освидетельствований технических устройств и сооружений, используемых в работе. Для каждого из указанных мероприятий устанавливаются определенные сроки и порядок проведения. Экспертиза выполняется по предъявленному предписанию федерального исполнительного органа, осуществляющего надзор в рассматриваемой сфере, либо его территориального подразделения. К другим мерам относятся: предотвращение проникновения на объект, представляющий опасность, посторонних лиц; обеспечение исполнения инструкций по хранению веществ; разработка декларации по промышленной безопасности; заключение договоров страхования рисков ответственности за причинение ущерба в ходе эксплуатации производственного объекта, представляющего опасность; исполнение предписаний и распоряжений федерального исполнительного органа по контролю в рассматриваемой области, его территориальных подразделений и должностных лиц, отдаваемых в соответствии с полномочиями[2].

В условиях ускоренного развития информационных технологий возникла необходимость обеспечения информационной безопасности на транспорте. Правовое обеспечение информационной безопасности совместно с новыми технологиями препятствуют совершению правонарушений, в том числе компьютерных преступлений. Правовое обеспечение ин-

[1] URL: http://fb.ru/article/210871/bezopasnost-ponyatie-i-vidyi.

[2] URL: http://fb.ru/article/185043/promyishlennaya-bezopasnost-opasnyih-promyishlennyih-obyektov-pravila-i-trebovaniya.

формационной безопасности представляет собой систему нормативных правовых актов, посредством которых регламентируется сбор, хранение и использование информации по ее предназначению, защищая законные интересы всех субъектов, имеющих право на информацию. Все это смыкается с инженерно-техническими мерами защиты информации.

Реализацией правового обеспечения информационной безопасности занимаются все субъекты транспортного комплекса, обладающие правом на информацию. Право на информацию обусловливает необходимость закрепления за субъектом определенных обязанностей на защиту информационных потоков. Правовые средства защиты информации включают: информационное право; субъектов, обязанных изучать и воплощать это право в деятельность по защите информации. Урегулированная правом деятельность представляет собой систему действия обработки сведений, эксплуатацию технологических ресурсов, режим работы персонала и порядок взаимодействия с системой пользователей. Комплекс системы мер устанавливается так, чтобы исключить любые возможности реализации потенциальных угроз[1].

По своей сущности информационная безопасность на транспорте представляет собой состояние защищенности информационной среды и защиту самой информации. Под информационной средой принято понимать систему технических, технологических, программных средств, предназначенных для сбора, хранения, передачи информации, необходимой для полноценного функционирования транспортной системы. Информационная среда зависит от уровня просвещенности, культуры сотрудников транспорта, степени развития науки, уровня внедрения новых технологий и экономики транспортного комплекса.

Защищенность информации зависит от таких факторов, как: правовая культура субъектов, связанных с информацией; уровень развития технологий и инфраструктуры; качество программного обеспечения. Все это и другое может обеспечивать защищенность информации, когда уровень надежности системы мер защиты информации и процессов ее использования будет высоким.

Если смотреть и оценивать разные группы законных интересов субъектов, в отношении которых увеличиваются угрозы, то виды безопасности растут, и ряд их постоянно пополняется с ростом интересов и потребностей, которые предстоит защищать от разных угроз. В различных источниках представляется широкий ряд видов безопасности. К ним относят:

— экономическую безопасность на транспорте, которая делится на несколько ключевых направлений: инфраструктурная безопасность транспорта; энергетическая безопасность транспорта; ресурсно-обеспечивающая безопасность транспорта; финансовая безопасность транспорта и другие направления;

[1] URL: http://fb.ru/article/210871/bezopasnost-ponyatie-i-vidyi.

— научно-техническую безопасность на транспорте;
— технологическую безопасность на транспорте;
— экологическую безопасность на транспорте.

Пришло время, когда стала очевидной необходимость разработки концепций теории безопасности на транспорте. Такие фундаментальные исследования окажут позитивное влияние на укрепление теоретических основ видов безопасности на транспорте и образуют научные предпосылки для обоснования таких видов, как безопасность транспортной системы и безопасность транспортного комплекса.

Отдельные исследователи стали обсуждать проблемы правовой безопасности, которая представляется как социально-правовая система, обеспечивающая охрану, защиту правового положения, статусов, правового состояния, правовых условий, правовых режимов всех субъектов и объектов, достигая самого высокого уровня правопорядка. У истоков формирования концепции социально-правовой безопасности на рубеже веков стоял профессор А. А. Тер-Акопов. Проблемам развития концептуальных положений правовой безопасности посвящены и другие работы[1]. Представляется, что актуальные вопросы правовой безопасности, как и других видов безопасности, следует тщательно исследовать, на их основе формировать правовую теорию обеспечения безопасности на транспорте.

Создание научно-правового фундамента в монографических исследованиях по проблеме теории безопасности на транспорте окажет плодотворное влияние в сфере развития транспортной системы. Появится новая научная основа для развития законодательства в сфере обеспечения безопасности на транспорте; теоретические положения обогатят учебные курсы по всем видам безопасности в структуре транспортного комплекса; для практики будут вырабатываться полезные рекомендации в деле обеспечения безопасности на транспорте. Российскому университету транспорта предстоит теоретическая разработка и подготовка новых образовательных программ по назревшей специальности «Безопасность на транспорте». Для реализации таких образовательных программ потребуется подготовка новых учебных и методических материалов, создание новых учебных курсов по обеспечению видов безопасности в структуре транспортного комплекса.

Транспортное мировоззрение — это основа мыслительной деятельности каждого сотрудника транспорта. Стойкое, целенаправленное мышление ведет к становлению новых способностей, к созданию безопасной среды, в какой должен функционировать транспортный комплекс. Правовые знания каждого человека формируют в нем новую культуру поведения, в коей таится способность личности осуществлять деятельность в строгом соответствии с нормами права, но не по другим, часто сомнительным, пра-

[1] URL: http://studbooks.net/1045063/pravo/obespechenie_yuridicheskoy_bezopasnosti_lichnosti

вилам. Это положение приобретает важность в формировании транспортного мировоззрения, как особого материала мышления каждого сотрудника транспорта, обязанного обеспечивать работу безопасного транспорта.

В любом виде безопасности на транспорте при ее обеспечении можно отметить три основные вида защиты: 1) организационная; 2) правовая; 3) инженерно-техническая. Любой из названных видов защиты осуществляется с применением правовых знаний сотрудниками транспорта, обязанных обеспечивать безопасность в структуре транспортного комплекса. Право занимает ключевое место в обеспечении безопасности на транспорте. Когда право выделяется в отдельный вид защиты, то нельзя забывать, что правовые инструменты необходимо использовать и при рассмотрении иных видов защиты. Везде, при любом виде безопасности, процессом ее обеспечения занимаются сотрудники транспорта, наделенные обязанностями воплощать правовые предписания в свою деятельность. Изучая каждый вид безопасности важно раскрыть понятие безопасности, четко представлять элементы ее структуры, планировать и осуществлять все трои вида защиты.

Понятие безопасности — важная правовая категория, для ее осмысления требуются правовые знания, что является условием для всех субъектов, имеющих право на защиту законных интересов, которые подвергаются угрозам, способным нанести ущерб. Правовое обеспечение любого вида безопасности следует развивать по следующим основным направлениям.

1. Совершенствовать правовую основу каждого вида безопасности. Здесь много предстоит сделать. Наличие огромного количества нормативных правовых актов, где затрагиваются вопросы отдельных видов безопасности, невозможно рассматривать как достойную правовую основу. Качество действующих нормативных правовых актов в этой сфере нельзя признать высоким и достаточным.

2. Повышать правовые знания всех субъектов, связанных с обеспечением безопасности. Правовое обучение в системе транспортного образования следует развивать, используя и развивая все формы и методики обучения. Нужно готовить новые образовательные программы по правовому обеспечению видов безопасности на транспорте.

3. Планировать и осуществлять организационные меры по воплощению правовых предписаний в реальную практику обеспечения безопасности, что выражает высокую степень правопорядка.

Размышляя о безопасности, возникают противоречивые мысли, с одной стороны, заметно, что основным источником угроз является человек, личность, от поведения которой зависит характер и возможность появления угроз. Эти угрозы скрыты в новых технологиях и в новой технике, в искусственных, инженерных сооружениях, где могут быть изъяны при их проектировании, строительстве или эксплуатации. Под влиянием непомерных потребительских интересов человек стремиться к приращению

своих доходов, забывая о своевременном предотвращении опасностей. С другой стороны, человек и личность стоят в первом ряду субъектов, заинтересованных в защищенности от угроз. Ведь любая человеческая деятельность требует внимательного осмысления и убеждения недопустимости никаких угроз человеку, его окружению, обществу и государству. Невозможно обеспечить все виды безопасности в условиях, когда не устраняются причины возникновения угроз. Не быстро мы можем покончить с причинами, вызывающими угрозы. Потребуется время, и не малое, а измеряемое десятками лет, чтобы воспитать новое поколение мыслящих людей, стремящихся жить в окружении справедливости и заботы о правах и свободах человека. Сегодня мы все обязаны проявлять заботу об обеспечении всех видов безопасности, создавая правовые и технологические условия для предотвращения угроз всем жизненно важным интересам всех субъектов.

Транспортный комплекс не существует в отрыве от общества, какое оказывает влияние на поведение транспортников. Понимая эту связь и зависимость, мы обязаны с глубоким осознанным убеждением подходить к подбору и воспитанию сотрудников транспорта. Созданный Российский университет транспорта обязан взять на себя ответственность за воспитание специалистов транспорта. Мерой оценки качества воспитания нужно признать мировоззрение транспортника, его способность защищать интересы транспорта от угроз и выполнять обязанности в строгом соответствии с правовыми требованиями, на высоком профессиональном уровне, соответствующем новым высоким технологиям.

УДК 347.463

© Корякин В. М.
— доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Гражданское право
и гражданский процесс» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

О СООТНОШЕНИИ ПОНЯТИЯ «ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ» СО СМЕЖНЫМИ ПОНЯТИЯМИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы соотношения различных понятий, связанных с обеспечением транспортной безопасности. Делается вывод о нормативном закреплении и уточнении этих понятий в действующем законодательстве.

Ключевые слова: транспортная безопасность; безопасность на транспорте; безопасность движения.

© Koryakin V.
— doctor of legal sciences, associate professor,
head of the department «Civil right and civil process»
of Law Institute of the Russian university of transport

THE RELATIONSHIP BETWEEN THE CONCEPT OF «TRANSPORT SECURITY» WITH RELATED CONCEPTS IN THE FIELD OF TRANSPORT SECURITY

Abstract. The article concerns issues of correlation of various concepts related to transport security. The conclusion about the regulatory consolidation and refinement of these concepts in the current legislation.

Keywords: transport safety; transport safety; traffic safety.

В соответствии с п. 6 Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ от 31 декабря 2015 г. № 683, национальная безопасность Российской Федерации представляет собой состояние защищенности личности, об-

щества и государства от внутренних и внешних угроз, при котором обеспечиваются реализация конституционных прав и свобод граждан Российской Федерации, достойные качество и уровень их жизни, суверенитет, независимость, государственная и территориальная целостность, устойчивое социально-экономическое развитие Российской Федерации.

Национальная безопасность включает в себя оборону страны и все виды безопасности, предусмотренные Конституцией РФ и законодательством РФ, прежде всего государственную, общественную, информационную, экологическую, экономическую, **транспортную**, энергетическую безопасность, безопасность личности. Исходя из указанных доктринальных положений, место транспортной безопасности в общей системе национальной безопасности можно представить следующим образом.

Состояние защищенности транспортной сферы от воздействия неблагоприятных факторов, возникающих в ходе повседневной транспортной деятельности, получила в теории и практике название «транспортная безопасность». Для четкого уяснения того, что же представляет собой данное социально-правовое явление, представляется целесообразным первоначально уточнить этимологию самого понятия «безопасность».

Национальная безопасность Российской Федерации включает:

а) оборону страны, имеющую целью:

— создание условий для мирного и динамичного социально-экономического развития Российской Федерации

— обеспечение военной безопасности Российской Федерации;

б) виды безопасности:

— государственная безопасность;

— общественная безопасность;

— информационная безопасность;

— экологическая безопасность;

— экономическая безопасность;

— транспортная безопасность;

— энергетическая безопасность;

— безопасность личности.

Понятие «безопасность» трактуется в отечественной литературе весьма многозначно. В общем смысле единого подхода к определению данной категории на современном этапе развития еще не выработано. Понятие «безопасность», носящее интегральный характер, отсутствует. На практике такая ситуация приводит к тому, что говоря о безопасности, мы чаще всего оперируем конкретными прикладными понятиями, например: государственная, экономическая, информационная, пограничная, военная безопасность, безопасность труда, безопасность полетов, безопасность движения и эксплуатации транспортных средств и т.д.

В. И. Даль определяет безопасность как «отсутствие опасности, сохранность, надежность; безопасный — значит не угрожающий, не могущий

причинить зла или вреда, безвредный, сохранный, верный, надежный»[1].

Трактовка данного понятия согласно словарю С. И. Ожегова несколько иная: безопасность рассматривается как «положение, при котором не угрожает опасность кому-нибудь или чему-нибудь»[2].

Что же касается правовой основы обеспечения безопасности в Российской Федерации, то здесь мы сталкиваемся еще с одной проблемой: отсутствием законодательно закрепленного понятия «безопасность». В действующем Федеральном законе от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» законодатель по каким-то причинам не предусмотрел раскрытие понятия безопасности, а между тем оно является базовым как в определении понятий национальной, общественной, личной безопасности, так и рассматриваемого нами понятия транспортной безопасности. До принятия вышеуказанного Закона правовую основу обеспечения безопасности составлял Закон РФ от 5 марта 1992 г. № 2446-1 «О безопасности», который не только закреплял правовые основы обеспечения безопасности личности, общества и государства, но и определял систему безопасности и ее функции, устанавливал порядок организации и финансирования органов обеспечения безопасности, а также контроля и надзора за законностью их деятельности. Указанный Закон определял безопасность как *состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз*. Вместе с тем остается не совсем ясным, из чего исходил законодатель при формулировании приведенного определения? Какое толкование безопасности, принятое в русском языке, легло в основу определения данного термина? Дефиниция, предложенная в старой редакции закона, подвергалась обоснованной критике. В частности, Б. П. Кондрашов отмечал, что «…такое определение безопасности слишком абстрактно, а следовательно, его теоретическая и практическая значимость невелика. В этом понятии отсутствуют его сущностные элементы: объекты безопасности, обстоятельства, угрожающие безопасности, субъекты обеспечения безопасности, силы и средства субъектов обеспечения безопасности»[3].

Следует согласиться с выводом о том, что данное определение не раскрывало правовое содержание феномена безопасности, не раскрывало структуру явления, не выявляло его междисциплинарный характер и средства обеспечения. Более того, не представлялось возможным определить и саму сущность безопасности. Согласно указанной норме безопасность рассматривалась как состояние. Но не стоит забывать о спорности вопроса по поводу сущности этого феномена: представляет ли он собой состояние или свойство системы, или деятельность по достижению этого состояния, или же состояние самой деятельности человека?

---

[1] *Даль В. И.* Толковый словарь живого великорусского языка. М. : Астрель-АСТ, 2001.

[2] *Ожегов С. И.* Словарь русского языка. М. : Русский язык, 1986. С. 37.

[3] *Кондрашов Б. П.* Общественная безопасность и административно-правовые средства ее обеспечения : дис. … докт. юрид. наук. М., 1998. С. 5.

Аккумулируя существующие точки зрения на трактовку явления безопасности, С. З. Павленко предлагает разделить их на следующие группы:

1) определения, характеризующие безопасность как состояние защищенности интересов личности, общества и государства;

2) определения, где безопасность является свойством системы;

3) понятия, характеризующие безопасность как специфическую деятельность государственных органов;

4) дефиниции, обозначающие безопасность как определенное состояние[1].

По нашему мнению, первая группа определений, отражающая законодательно закрепленное понятие безопасности, представляет собой несколько размытое трактование данного явления, поскольку суждения о состоянии защищенности интересов личности весьма затрудняются ввиду их субъективности. На современном этапе вообще не сформированы критерии, по которым можно было бы оценить степень безопасности личности, общества, государства. Соответственно, не представляется возможным говорить о достижении состояния безопасности, так как невозможно определить, по каким позициям мы приходим к такому выводу. Кроме того, нужно иметь в виду, что не все интересы личности должны находиться в состоянии безопасности, а только те, которые не противоречат нормам права и требованиям морали. Допустим, что безопасность есть свойство системы. Видится, что при таком подходе свойство, представляющее некую характеристику, присуще системе как неотъемлемый ее атрибут, качество, признак, составляющий отличительную особенность системы. При таком подходе система должна обладать безопасностью как свойством перманентно, а это невозможно, ибо на безопасность как феномен постоянно оказывают влияние определенные факторы, выводя при этом ее из состояния равновесия.

Рассмотрев некоторые общетеоретические аспекты понятия «безопасность», перейдем к основному вопросу настоящей публикации: что же понимается в транспортном праве под транспортной безопасностью? Официальное определение данного понятия содержится в Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (п. 10 ст. 1): *транспортная безопасность — состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства*. При анализе данного определения обращает на себя внимание его излишняя лаконичность и сугубо технологический (или механистический) подход. Речь в нем идет о защищенности только транспортной инфраструктуры и транспортных средств и ничего не говорится о безопасности человека — пользователя услугами транспортного комплекса или работающего на транспортном предприятии.

[1] *Павленко С. З.* Безопасность российского государства как политическая проблема : автореф. дис. … докт. полит. наук. М., 1997. С. 34—39.

Аналогичным образом трактуется транспортная безопасность и некоторыми учеными. Так, И. А. Бадура применительно к морскому флоту предлагает под транспортной безопасностью морского флота понимать совокупность общественных связей и отношений, обеспечивающих состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры морского флота, судов и безопасное осуществление морской деятельности от противоправных, техногенных и опасных природных явлений[1].

Между тем, как следует из приведенного в начале настоящей статьи определения национальной безопасности, понятие «безопасность» как сложнейшее социально-правовое явление тесно связано с направлениями и формами человеческой жизнедеятельности. Свое истинное смысловое значение оно приобретает лишь в связи с конкретными объектами или сферой человеческой деятельности. Применительно к практическим потребностям наиболее общим следует считать понятие «безопасность жизнедеятельности», т.е. состояние защищенности материального мира и человеческого общества от негативных воздействий различного характера. Безопасность жизнедеятельности государства, общества и личности от опасностей и угроз, возникающих в сфере функционирования транспортного комплекса, как раз и составляет суть транспортной безопасности.

Следует отметить, что в иных правовых актах приводятся определения транспортной безопасности, более адекватно отражающие ее сущность, содержание и предназначение. Например, в Модельном законе о безопасности на транспорте указано, что безопасность на транспорте — это состояние транспортной системы государства — участника СНГ, позволяющее обеспечивать национальную безопасность в области транспортной деятельности, устойчивость транспортной деятельности, удовлетворять национальные интересы в области транспортной деятельности, предотвращать (минимизировать) вред здоровью и (или) жизни людей, ущерб имуществу и окружающей среде, экономический ущерб при транспортной деятельности.

Смежными с понятием «транспортная безопасность» являются понятия «безопасность движения транспортных средств», «безопасность эксплуатации транспортных средств», «безопасность транспортного средства» и др.

В законодательстве содержатся следующие определения данных понятий:

а) безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транс порта — состояние защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда

[1] *Бадура И. А.* Административно-правовое регулирование транспортной безопасности морского флота : автореф. дис. … канд. юрид наук. Ростов н/Д, 2009. С. 9.

жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц (ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»);

б) безопасность дорожного движения — состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий (ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»);

в) безопасность транспортного средства — состояние, характеризуемое совокупностью параметров конструкции и технического состояния транспортного средства, обеспечивающих недопустимость или минимизацию риска причинения вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических и юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде (см. Регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), введенный с 1 марта 2015 г. решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877).

Как видим, в данных нормативных определениях, в отличие от дефиниции транспортной безопасности, содержащейся в Федеральном законе «О транспортной безопасности», довольно четко обозначена цель и ключевое предназначение обеспечения безопасности — минимизация возможного причинения вреда жизни, здоровью, имуществу граждан, а в их лице — обществу и государств.

Согласно ст. 2 Конституции РФ человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина — обязанность государства. Важнейшим из прав человека является право на жизнь. В связи с этим заслуживает всяческой поддержки имеющийся в научной литературе подход, согласно которому обеспечение транспортной безопасности рассматривается как специальная гарантия права на жизнь, поскольку направлена на защиту конкретного индивидуального права человека на жизнь. Она представляет собой комплекс средств, включающих два вида обязанностей:

— обязанности государства, реализуемые через деятельность органов государственной власти и местного самоуправления, направленные на создание состояния защищенности в транспортной сфере;

— обязанности субъектов транспортной инфраструктуры: юридические — по соблюдению правил транспортной безопасности (в том числе безопасности дорожного движения) и моральные (нравственные), связанные с уважительным и доброжелательным отношением друг к другу.

В связи с изложенным наиболее адекватным представляется определение транспортной безопасности, сформулированное в диссертации О. Е. Трофимова: это состояние защищенности транспорта и транспортной инфраструктуры, потребителей транспортных услуг (пассажиров) от различного рода угроз (природного и техногенного характера), а также актов незаконного вмешательства, в деятельности различных видов транспор-

та[1].

Опираясь на указанную формулировку, а также учитывая определения, содержащиеся в различных нормативных правовых актах, попытаемся сформулировать собственное определение: *транспортная безопасность — это составная часть национальной безопасности Российской Федерации, представляющая собой состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств, потребителей транспортных услуг, работников транспортного комплекса, окружающей среды от актов незаконного вмешательства, а также угроз природного и техногенного характера*.

Как представляется, именно такая формулировка определения транспортной безопасности должна содержаться в Федеральном законе «О транспортной безопасности».

Литература

1. Бадура, И. А. Административно-правовое регулирование транспортной безопасности морского флота : автореф. дис. … канд. юрид наук. — Ростов н/Д, 2009.

2. Даль, В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. — М. : Астрель-АСТ, 2001.

3. Кондрашов, Б. П. Общественная безопасность и административно-правовые средства ее обеспечения : дис. … докт. юрид. наук. — М., 1998.

4. Ожегов, С. И. Словарь русского языка. — М. : Русский язык, 1986.

5. Павленко, С. З. Безопасность российского государства как политическая проблема : автореф. дис. … докт. полит. наук. — М., 1997.

6. Трофимов, О. Е. Административно-правовое регулирование деятельности федеральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2013.

[1] *Трофимов О. Е.* Административно-правовое регулирование деятельности федеральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2013. С. 8.

УДК 347.463:656.2.08

© Климова А. О.
— аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
annaolegovna.92@mail.ru

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ПРАВОВЫХ НОРМ И КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВЫСОКОСКОРОСТНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. Статья посвящена проблематике открытого взаимодействия общества с правовыми нормами, регулирующими отношения на высокоскоростном железнодорожном транспорте. Автором рассматривается влияние культуры безопасности на соблюдение транспортной безопасности, а также ведение открытого диалога руководителей с подчиненными, с целью предотвращения транспортных происшествий.

Ключевые слова: высокоскоростной железнодорожный транспорт; нормы права; культура безопасности; корпоративная культура.

© Klimova A.O.
— graduate of the Legal Institute
Russian university of transport (MIIT)

THE INTERACTION OF LEGAL NORMS AND SAFETY CULTURE IN HIGH-SPEED RAIL TRANSPORT

Abstract. The article is about the open communication of the society with legal regulations governing relations in the high-speed rail transport. The author examines the impact of culture on security compliance with transport security and maintaining an open dialogue, with subordinate managers to prevent accidents.

Keywords: high-speed rail transport; the rule of law; safety culture; corporate culture.

Самой важной ценностью государства является безопасность его общества. Способность предотвратить катастрофы и своевременно предупредить нарушение показывает, насколько эффективно развита политика охраны жизни и здоровья населения.

Безусловно, все отрасли требуют пристального внимания компетентных органов безопасности и управления, однако в данной статье мы рассмотрим обеспечение безопасности населения на высокоскоростном железнодорожном транспорте.

На данном временном этапе государство, как публично правовое образование в лице аппарата, ведет активную работу по совершенствованию правовой базы в области высокоскоростного железнодорожного движения. Опираясь на существующую практику, меры направлены на устранение двусмысленности в толковании закона, а также доработку существующих пробелов действующих правовых норм.

Однако должен присутствовать диалог между законодателем и обществом. Не стоит забывать, что одна из функций правовой нормы — регулятивная, т.е. норма права выступает регулятором общественных отношений, возникающих в разных отраслях, а в конкретном случае на высокоскоростном железнодорожном сообщении. Таким образом, каждый представитель общественных отношений в силу своей правовой культуры обязан соблюдать нормы права и осознавать последствия их нарушения. Говоря о нарушении безопасности на высокоскоростном железнодорожном транспорте, необходимо понимать масштаб катастрофы и необратимость ее последствий.

Такими учеными, как Н. А. Духно, В. М. Корякин, отмечено, что «…Безопасность жизнедеятельности государства, общества и личности от опасностей и угроз, возникающих в сфере функционирования транспортного комплекса, как раз и составляет суть транспортной безопасности»[1] и формулируют определение транспортной безопасности, указывая что «…это составная часть национальной безопасности Российской Федерации, представляющая собой состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств, потребителей транспортных услуг, работников транспортного комплекса, окружающей среды от актов незаконного вмешательства, а также угроз природного и техногенного характера».

В Российской Федерации уже сложилась определенная нормативная база, регулирующая транспортные отношения. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. №-16 ФЗ «О транспортной безопасности» определяет правовые основы транспортной безопасности, а именно состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» обеспечивает безопасность, непрерывность и эффективность функционирования транспортной инфраструктуры. Область применения Закона охватывает сферу регулирования правовых вопросов, связанных с реализацией взаимодействия между организациями железнодорожного транспорта и индивидуальными предпринимателями, оказывающими услуги на железнодорожном транспорте. Кроме того, Закон формирует условия, необходимые для качественного решения правовых проблем на

[1] *Духно Н. А., Корякин В. М.* Правовое обеспечение развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации : монография. М. : Изд-во Юридического института МИИТ, 2016.

железнодорожном транспорте необщего пользования. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» регулирует отношения, возникающие между субъектами транспортной инфраструктуры в процессе пользования услугами железнодорожного сообщения как общего пользования, так и железнодорожного сообщения необщего пользования. Нормы, закрепленные в вышеуказанных нормативных правовых актах, также имеют свое распространение на регулирование проблем, касающихся высокоскоростного железнодорожного транспорта.

В целях непосредственного осуществления безопасности населения на транспорте общего пользования подписан Указ Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте», которым Правительству РФ поручено утвердить комплексную программу по обеспечению безопасности населения на всех видах общественного транспорта. В качестве ответственного исполнителя определен Минтранс России. Так, распоряжением Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р была согласована и одобрена Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте. Данная Программа имеет приоритетное направление деятельности Правительства РФ по обеспечению национальной безопасности, выражающееся в совершенствовании законодательства РФ и создании комплексной системы нормативно-правового регулирования в области обеспечения транспортной безопасности.

Важным правовым документом является Указ Президента РФ от 16 марта 2010 г. № 321 «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации», которым Правительству РФ до 31 декабря 2010 г. было предписано:

а) утвердить технический регламент, устанавливающий требования к безопасности производственно-технологического комплекса железнодорожного транспорта общего пользования, включающего в себя инфраструктуру железнодорожного транспорта, железнодорожный подвижной состав, другое имущество и предназначенного для обеспечения потребностей физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками, особенностью которых является движение железнодорожного подвижного состава со скоростью свыше 200 км/ч;

б) утвердить комплекс первоочередных мер, направленных на реализацию проектов организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта, включая проекты создания инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, предназначенной для обеспечения высокоскоростного железнодорожного движения;

в) определить механизмы и условия выделения бюджетных ассигнований, привлечения внебюджетных средств, предоставления государствен-

ных гарантий Российской Федерации для реализации проектов создания инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта;

г) выработать комплекс мер, направленных на обучение и подготовку квалифицированных кадров для организации и обеспечения высокоскоростного железнодорожного движения.

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 31 марта 2017 г. № 398 «О внесении изменений в государственную программу Российской Федерации “Развитие транспортной системы”» в подпрограмме «Надзор в сфере транспорта» отражено: цель подпрограммы — повышение уровня безопасности на транспорте; задача — повышение эффективности и результативности надзора в сфере транспорта; целевые индикаторы и показатели — отношение количества устраненных нарушений к общему количеству выявленных нарушений.

Ожидаемые результаты реализации — повышение безопасности на транспорте, сокращение количества нарушений требований, установленных нормативными правовыми и нормативными техническими и другими актами в сфере транспорта. Ответственный исполнитель — Ространснадзор.

Резюмируя вышеизложенное, стоит отметить, что со стороны государства предпринимаются активные меры по регулированию транспортной безопасности и предотвращению происшествий, которые также должны соотносится с культурой безопасности на транспорте. Все изданные нормы и правила в полной степени начнут работать только при неукоснительном их соблюдении обществом.

Так, согласно Распоряжению ОАО «РЖД» от 4 июля 2013 г. № 1498р «Об утверждении Руководства по созданию системы менеджмента безопасности движения в холдинге “РЖД”» под культурой безопасности стоит понимать комплекс отношений и результатов понимания важности и ответственности работников в обеспечении всех видов безопасности, а под безопасностью движения — состояние железнодорожной транспортной системы, при котором в результате реализации перевозочного процесса на всех его стадиях не создается опасность жизни и здоровью людей, природе, материальным ценностям и различным техническим комплексам.

Таким образом, разработка сети высокоскоростных магистралей, должна соответствовать не только техническим нормам и общепризнанным стандартам, но и быть адаптирована на общественное доверие. Необходимо создать должный уровень корпоративной культуры, включающий в себя различного рода поощрения и стимулирования.

Сотрудники высокоскоростного железнодорожного комплекса не должны испытывать страха наказания за сообщение сведений о недостатках как в своей работе, так и в смежных видах деятельности или деятельности организации в целом. Открытый диалог между руководством и подчиненными приводит к повышению уровня отношения каждого работника к безопасности движения и понимания проблем в этой области.

УДК 349.6:656.2

© Лычёв Д. И.
— аспирант Юридического института
«Российского университета транспорта (МИИТ)
mr.d.lychev@yandex.ru

ВОЗДУХООХРАННОЕ ПРАВО И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. Воздухоохранное право приобрело важное значение в современном мире. Глобальные негативные изменения климата и массовое загрязнение воздуха вызвали необходимость более внимательно подходить к нормам, позволяющим избежать катастроф в разных сферах жизни общества. Но, к сожалению, низкая экологическая культура населения не позволяет прогрессировать обществу даже посредством жестких норм экологического права. Преподавание в вузах и народное просвещение на тему экологического права, в том числе воздухоохранного права на транспорте, даст необходимый результат для выхода на новый уровень обеспечения безопасности.

Ключевые слова: воздухоохранное право; экологическое право; безопасность на транспорте.

© Lychev D.
— graduate of the Law Institute
of Russian university of transport (MIIT)

THE RIGHT AIR QUALITY AND ITS IMPACT ON SECURITY ON TRANSPORT

Abstract. Air law has become important in the modern world. Global negative climate change and massive air pollution caused the need to more closely approach the norms that allow avoiding disasters in different spheres of society. But unfortunately, the low level of environmental awareness by the population is not conducive to progress even through strict norms of environmental law. Teaching in universities and raising public awareness of environmental law issues, including air law, will help achieve the desired effect and bring environmental education up to a new level.

Keywords: air law; environmental law; transport security.

Одним из фундаментальных разработчиков теории воздухоохранного

права в Российской Федерации является Р. Х. Габитов[1]. Что же касается транспортного права и аспектов экологического права, присущих транспорту, в этом несомненная заслуга Н. А. Духно, раскрывшего свои идеи в научных статьях[2] и в совместной монографии с В. М. Корякиным «Теория транспортного права»[3], а также Ивакина В. И., опубликовавшего совместно с А. И. Бобылевым монографию «Юридическая ответственность за нарушение правового режима природных объектов, природных ресурсов»[4]. В. М. Корякин активно исследует узкоспециализированные аспекты правового регулирования высокоскоростного железнодорожного транспорта[5].

Хотелось бы отметить необходимость развития воздухоохранного права на железнодорожном транспорте именно в направлении транспортного права, а не экологического. В Российском университете транспорта (МИИТ) уже ведется преподавание некоторых аспектов экологического права на железнодорожном транспорте, в том числе и вопросы правовой защиты атмосферного воздуха, а также спецкурс «Правовой режим земель железнодорожного транспорта». Это связано прежде всего с транспортной направленностью Университета.

Сегодня железнодорожным транспортом пользуются миллионы людей, а ОАО «РЖД» является колоссальной коммерческой структурой в России. Но, к сожалению, невысокие познания в правовой охране экологии и атмосферного воздуха работников РЖД и пассажиров ведут к загрязнению атмосферного воздуха. Гаражные кооперативы иногда «врастают» в полосу отвода железнодорожного пути.

Преподавание и просвещение народных масс было важнейшей задачей в конце XIX и начале XX вв. в России. В 1924 г. было создано Всероссийское общество охраны природы (ВООП). Идея создания ВООП принадлежит руководителям Народного комиссариата просвещения, а именно: А. В. Луначарскому, Н. К. Крупской, М. Н. Покровскому[6]. Н. А. Духно пишет: «Просвещенность народа необходима, прежде всего, для того, чтобы каждый человек мог осознанно понимать, что жизнь свою нужно устраивать так, как возможно реализовать свои интересы и возможности, не причиняя вреда

---

[1] *Габитов Р. Х.* Теория и практика воздухоохранного права. М. : Юрлитинформ, 2016.

[2] *Духно Н. А.* Новый этап развития отраслевого транспортного образования // Транспортное право и безопасность. 2017. № 2 (14). С. 35—40.

[3] *Корякин В. М.* Теория транспортного права. М. : Юрлитинформ, 2016.

[4] *Бобылев А. И., Ивакин В. И.* Юридическая ответственность за нарушение правового режима природных объектов, природных ресурсов М. : Право и государство, 2007.

[5] *Духно Н. А., Корякин В. М.* Основные направления совершенствования правового обеспечения развития высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации // Транспортное право. 2016. № 4. С. 15—20.

[6] *Лычев Д. И.* Экологическое право и специфика его применения в сфере железнодорожного транспорта в СССР // Транспортное право и безопасность. 2017. № 10 (22). С. 81.

ни себе, ни обществу»[1]. Безопасность на железнодорожном транспорте является первостепенной задачей, ведь жизнь и здоровье человека бесценны, а через просвещение данная задача может буде решена в ближайшие 10—15 лет. Поэтому следует обратить внимание на возможность введения данного предмета в образовательные программы в транспортных и технических вузах России, а также при обучении работников ОАО «РЖД» — без отрыва от производства на базе транспортного вуза или соответствующей кафедры в университетах.

Программу предмета следует структурировать по методике от общего к частному. На начальном этапе обучения следует обратить внимание на общую теория воздухоохранного права в России и мире. На втором этапе следует обратиться к воздухоохранному праву на транспорте в общем аспекте его развития. На заключительном этапе следует построить обучение в рамках развития только железнодорожного транспорта (подвижной состав и железнодорожные предприятия). Необходимо обратить внимание и на требования к педагогическим работникам, обучающих специалистов транспортной направленности. Профессор Н. А. Духно пишет: «Проблема воспитания педагогов в обществе, где господствуют во всем старые обычаи и отжившие привычки, остается не решенной на протяжении веков»[2]. Поэтому переосмысливание подхода к образованию и ввода новых дисциплин позволит в дальнейшем идти по пути прогресса. Н. А. Духно четко расставил рамки и аспекты в вопросах преподавания в Российском университете транспорта[3].

Не стоит забывать и об инновационных аспектах. Ведь при анализе истории образования России можно заметить постоянно меняющиеся номенклатуры предметов, но это необходимо, ведь об экологическом праве как о дисциплине еще 50 лет назад никто и не говорил. А сейчас в ООН идут споры о Парижском соглашении 2016 г. по климату, а экологическое право преподается в большинстве юридических факультетов и институтов как основной предмет. Каждой эпохе присущи прежде всего свои задачи. Н. А. Духно по этому поводу пишет: «Сегодня, в век инноваций, перед транспортным образованием стоят новые задачи»[4]. Поэтому в новую эпоху России и странам Евразийского экономического союза необходимо перейти к новому этапу образования. Эпоха великого советского образования ушла, и нам придется подстраивать под новые задачи XXI в. образование современной России.

---

[1] *Духно Н. А.* Развитие образования в России во второй половине XIX века // Вестник Юридического института МИИТ. 2016. № 2 (14). С. 34.

[2] *Духно Н. А.* Требования к педагогическим работникам Юридического института Российского университета транспорта // Транспортное право и безопасность 2017. № 9 (21). С. 9.

[3] Там же. С. 7—22

[4] *Духно Н. А.* Новый этап развития отраслевого транспортного образования // Транспортное право и безопасность. 2017. № 2 (14). С. 36.

В конце хотелось бы отметить необходимость введения транспортного права в номенклатуру ВАК РФ для возможности прогресса российской науки и всестороннего изучения воздухоохранного права на железнодорожном транспорте. Российские специалисты транспортного права в своих работах уже давно выступают с данным предложением[1].

Литература

1. Бобылев, А. И. Юридическая ответственность за нарушение правового режима природных объектов, природных ресурсов / А. И. Бобылев, В. И. Ивакин. — М. : Право и государство, 2007.

2. Габитов, Р. Х. Теоретические проблемы правовой охраны атмосферы Земли в современных условиях : дис. … докт. юрид. наук. — Уфа, 2000.

3. Габитов, Р. Х. Теория и практика воздухоохранного права : монография. — М. : Юрлитинформ, 2016.

4. Духно, Н. А. Новый этап развития отраслевого транспортного образования // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 2 (14). — С. 35—40.

5. Духно, Н. А. Развитие образования в России в начале XX века // Вестник Юридического института МИИТ. — 2016. — № 3 (15). — С. 5—24.

6. Духно, Н. А. Развитие образования в России во второй половине XIX века // Вестник Юридического института МИИТ. — 2016. — № 2 (14). — С. 33—56.

7. Духно, Н. А. Требования к педагогическим работникам Юридического института Российского университета транспорта // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 9 (21). — С. 7—22.

8. Духно, Н. А. Основные направления совершенствования правового обеспечения развития высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации / Н. А. Духно, В. М. Корякин // Транспортное право. — 2016. — № 4. — С. 15—20.

9. Духно, Н. А. Теория транспортного права: монография / Н. А. Духно, В. М. Корякин. — М. : Юрлитинформ, 2016.

10. Ивакин, В. И. Правовой режим земель транспорта как предмет диссертационных исследований / В. И. Ивакин, В. М. Корякин // Аграрное и земельное право. — 2017. — № 4. — С. 8—12.

11. Лычев, Д. И. Экологическое право и специфика его применения в сфере железнодорожного транспорта в СССР // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 10 (22). — С. 80—82.

[1] *Ивакин В. И., Корякин В. М.* Правовой режим земель транспорта как предмет диссертационных исследований // Аграрное и земельное право. 2017. № 4. С. 8—12.

УДК 004.738.5:347.463:629.4

© Гаращук О. А.
— аспирант Юридического института
Российского университета транспорта

НЕОБХОДИМОСТЬ ПРАВОВОЙ ПРОРАБОТКИ ВОПРОСА ОБЕСПЕЧЕНИЯ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

Аннотация. Статья дает представление об основах кибербезопасности при обеспечении безопасности подвижного состава, прежде всего с правовой точки зрения, а также содержит анализ действующих правовых норм по данному вопросу. Кроме того, автор формулирует конкретные предложения по вопросам обеспечения кибербезопасности на договорном уровне, анализирует отдельные нормы действующих договоров в сфере железнодорожного транспорта, а также последствия, которые могут возникнуть в результате несоблюдения надлежащих мер по защите.

Ключевые слова: кибербезопасность; компьютерная безопасность; информационная безопасность; киберзащита; технический регламент; интеллектуальная собственность; программное обеспечение; электронные системы управления; технические условия; технические требования; несанкционированный доступ.

© Garashchuk O.
— graduate of the Legal Institute
of the Russian university of transport

THE NEED FOR LEGAL DEVELOPMENT OF THE ISSUE OF CYBERSECURITY IN THE ORGANIZATION OF THE SECURITY OF ROLLING STOCK

Abstract. The article gives an idea about the basics of cybersecurity in ensuring the safety of rolling stock, primarily from the legal point of view and contains analysis of the legal norms on this issue. In addition, the author formulates concrete proposals on issues of cybersecurity at the Treaty level, and analyzes certain provisions of the existing treaties in the field of railway transport, as well as the consequences that can result from failure to observe proper measures for protection.

Keywords: cyber security; computer security; information security; cyber defence; technical regulations; intellectual property; software; electronic control systems; technical specifications; technical requirements; unauthorized access.

Современный подвижной состав невозможно представить без высокотехнологичной «начинки» из систем железнодорожной автоматики и телемеханики, которая представляет собой наивысший уровень развития интеллектуального комплекса, обеспечивающего безопасность движения поездов. Кроме того, применение интеллектуальных систем востребовано и широко применяется также в железнодорожной инфраструктуре, включая системы коммуникации и энергообеспечения, а также при оказании сопутствующих услуг по ремонту и сервисному обслуживанию подвижного состава.

Условно систему управления и обеспечения безопасности движения поездов можно распределить по трем уровням. Нижний уровень обеспечивает непосредственное движение поезда, а также сопутствующие такому движению действия на объектах инфраструктуры (управление стрелками, сигналы на станциях и т.п.). Средний уровень затрагивает организацию движения поездов, составление маршрутов и отслеживание поездов в режиме реального времени, получение и обновление актуальной информации по данным процессам. Верхний уровень касается глобальной организации анализа всей поездной ситуации и соответствующих объектов инфраструктуры. Таким образом, интеллектуальные системы управления на железнодорожном транспорте — неотъемлемая составляющая обеспечения процесса организации движения, которая требует тщательной проработки и всесторонней охраны. Помимо технического, важную роль играет также правовое сопровождение данного процесса. Принимая во внимание, что цена решения вопроса обеспечения движения всего подвижного состава исключительно велика, требования, предъявляемые к электронным системам управления в отношении их качества и соответствия применимым стандартам, связанная с такими системами интеллектуальная собственность, а также надлежащее оформление прав на нее на всей применимой территории, в том числе в иностранных государствах, с которыми есть международное железнодорожное сообщение, играют зачастую решающую роль.

Под кибербезопасностью, или компьютерной безопасностью, традиционно подразумевают комплекс мер, направленных на исключение возможного несанкционированного доступа к программным и иным техническим средствам, обеспечивающим надлежащую работу соответствующего оборудования, а также организацию бесперебойного функционирования такого оборудования как с технической, так и с программной точки зрения. В настоящий момент понятие кибербезопасности больше используется в отношении обеспечения именно программных средств. Кибербезопасность в глобальном значении также включает в себя правовую защиту соответствующих процессов и технических средств.

Можно выделить следующие основные объекты, которые должны находиться под киберзащитой:

1) микропроцессорные системы автоблокировки;

2) микропроцессорные и компьютерные системы электрической централизации;

3) системы диспетчерского управления движением поездов;

4) микропроцессорные устройства контроля исправности подвижного состава;

5) микропроцессорные локомотивные системы обеспечения безопасности движения поездов;

6) автоматизированные комплексы для испытания и диагностирования узлов подвижного состава.

Часть данных объектов (к примеру, системы автоблокировки) устанавливается непосредственно внутри самого электропоезда или локомотива, и соответственно вопрос о наличии данных средств, их качестве, технических требованиях, которым они удовлетворяют, должен быть обозначен отдельно при организации поставки (изготовления и поставки) таких электропоездов (локомотивов). Как правило, в случае если для закупки планируется не серийная, а принципиально новая модель, в особенности, которая изготавливается за рубежом, поставка осуществляется в рамках специального проекта на тендерной основе уполномоченной структурой холдинга ОАО «РЖД». Соответственно, уже в конкурсной документации необходимо четко прописать требования, которым должны соответствовать системы электроники единицы подвижного состава.

Основным нормативным документом, устанавливающим требования к качеству подвижного состава с точки зрения безопасности, является ТР ТС 001/2011. Технический регламент ТС. О безопасности железнодорожного подвижного состава, принятый Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710. Он распространяется на вновь разрабатываемый (модернизируемый), изготавливаемый железнодорожный подвижной состав и его составные части, выпускаемые в обращение для использования на железнодорожных путях общего и необщего пользования шириной колеи 1520 мм на таможенной территории Таможенного союза со скоростями движения до 200 км/ч включительно (ст. 1 ТР ТС 001/2011). Таким образом, в случае закупки подвижного состава из-за рубежа (стран, не входящих в Таможенный союз, к примеру, из Европы) данные требования в обязательном порядке не применяются. Соответственно, если проект по поставке подвижного состава предусматривает отношения с иностранным государством, не входящим в Таможенный союз, дополнительно необходимо изучить внутренние нормативы данного государства, международные нормы, обязательные для применения, а также положения, которые будут учитываться ввиду членства данной организации в каких-либо профессиональных ассоциациях, уполномоченных на разработку требований на национальном или международном уровне.

Пункт 1 ст. 4 ТР ТС 001/2011 определяет виды безопасности подвижного состава, соблюдение которых обеспечивается положениям указанного регламента. Информационная или компьютерная безопасность в нем от-

дельно не выделена. Предполагается, что данный вид безопасности должен быть обеспечен за счет соблюдения других видов (механической, электрической). Тем не менее в условиях выделения электроники, а также программного обеспечения в отдельную сферу, находящуюся на стыке технических и информационных технологий, целесообразно установить, что регламент в обязательном порядке должен обеспечивать соблюдение в полном объеме любого вида информационной безопасности, которая будет включать помимо прочего защиту программного обеспечения и информации в целом.

Пункт 26 ст. 4 ТР ТС 001/2011 устанавливает, что железнодорожный подвижной состав должен иметь программное обеспечение версии, указанной в декларации о соответствии программного обеспечения требованиям данного регламента. Между тем данный пункт вряд ли можно признать удачным в указанной редакции. Как было отмечено ранее, он призван обеспечить соблюдение норм всего регламента в целом, однако не устанавливает дополнительных обязательств, связанных непосредственно с кибербезопасностью. Иных положений, направленных на соблюдение каких-либо стандартов в части реализации положений по киберзащите, документ также не предусматривает. Казалось бы, данный пробел законодательства возможно устранить с точки зрения дополнения соответствующими положениями проектов договоров на поставку (изготовление) подвижного состава. Тем не менее, как показывает практика, технические задания к реально заключаемым договорам редко содержат что-то определенное в данном вопросе для всех причастных сторон.

В части договорной работы одна часть соответствующей практики касается описания программного обеспечения, которое будет использоваться в отдельных компонентах единицы подвижного состава (блок индикации, блок управления оборудованием). Принимая во внимание, что единых требований к самому программному обеспечению нет, в договоре зачастую ограничиваются формулировкой в отношении того, что такое программное обеспечение должно существовать в актуальной версии и передаваться на установочном диске в момент приемки самого подвижного состава. Договор поставки не устанавливает обязательства разработчика по проведению обновлений данного программного обеспечения, условий его проведения. Между тем в течение срока службы соответствующее программное обеспечение может настолько существенно измениться, что оно не позволит дальнейшую беспрепятственную эксплуатацию подвижного состава. Риск несения в связи с этим соответствующих негативных последствий именно продавцом (изготовителем) весьма неочевиден. Во-первых, предметом поставки является единица подвижного состава, а не отдельное программное обеспечение. Соответственно, в случае выявления дефектов, связанных с некачественным программным обеспечением, необходимо будет доказывать факт того, что подвижной состав представляет собой главную вещь, а программное обеспечение как комплектующее

— принадлежность (ст. 135 ГК РФ). Во-вторых, следует установить, насколько программное обеспечение и его особенности не позволяют организовать полноценную эксплуатацию подвижного состава, оценивать убытки. В-третьих, программное обеспечение может не допускать надлежащую эксплуатацию подвижного состава уже после того, как истечет гарантийный срок (п. 3 ст. 377 ГК РФ). Соответственно, в таком случае возможность что-то взыскать с продавца (изготовителя) практически нереальна. При этом стоимость обновленного программного обеспечения спустя долгое время может стать настолько значительной, что может повлечь не только дополнительные расходы покупателя, но и затруднить или сделать невозможной эксплуатацию подвижного состава в целом.

Другая практика в сфере договоров связана с тем, что стороны согласовывают положения, касающиеся только интеллектуальной собственности и предоставления дополнительных гарантий в отношении отсутствия прав третьих лиц. Данный аспект важен, однако он отражает только часть проблемы. Так, положения о том, что продавец (изготовитель) предоставляет какие-либо гарантии, не подкрепленные конкретным финансовым обеспечением, могут рассматриваться как заверения об обстоятельствах (ст. 431.2 ГК РФ). Соответственно, в качестве последствий предоставления недостоверных сведений допускается взыскание убытков (размер которых также следует доказать) и взыскание неустойки. Как правило, провести достоверную оценку таких гарантий очень сложно. Производитель, который специализируется на каких-либо единицах техники, представляющих особый интерес, вряд ли будет брать на себя дополнительные обязательства ввиду того, что спрос конкретно на его продукцию и так высок. Соответственно, данные положения также маловероятно окажут существенную защиту в части обеспечения интересов покупателя. Кроме того, следует учитывать обширную практику в части взыскания убытков и необходимость доказывания не только их размера, но и причинно-следственную связь между установленным несоблюдением гарантий, предоставленных договором, и негативными последствиями, выразившимися, к примеру, в претензиях третьих лиц, которые являются фактическими разработчиками программного обеспечения. В любом случае данный процесс является весьма затратным с точки зрения временных, финансовых и организационных ресурсов.

На сегодняшний день уже существует негативная практика по крупным международным проектам, связанным с непроработкой или недостаточной проработкой вопроса обеспечения кибербезопасности. В целях избежания возможных проблем рекомендуется тщательно прописать в договоре как минимум следующие вопросы в отношении программного обеспечения, поставляемого в подвижном составе:

— перечень применимых требований к программному обеспечению, в основном стандартов (ISO, IEC, EN, ГОСТ) в зависимости от предполагаемой территории эксплуатации, а также страны производителя. Конкрет-

ный выбор стандарта зависит от страны регистрации контрагента, а также места производства подвижного состава;

— системные требования к оборудованию, на котором проходит тестирование программного обеспечения, а также перечень тестов;

— требования в отношении информационной безопасности, защиты персональных данных. Минимальный объем обеспечивается прохождением сертификации ФСТЭК России, в том числе в отношении недекларированных возможностей (см. Базовую модель угроз безопасности персональных данных при их обработке в информационных системах персональных данных, утвержденную ФСТЭК России 15 февраля 2008 г.), однако это лишь небольшая часть вопроса. Защиту персональных данных следует учитывать также с точки зрения как потенциальных пользователей электропоезда (локомотива), так и эксплуатирующих его сотрудников;

— описание процедуры, обеспечивающей защиту от сбоев программного оборудования;

— требования к пакету документации, а также иным материальным носителям, содержащим информацию по программному обеспечению, порядок обращения с такой информацией;

— организация сервисного обслуживания программного обеспечения, включая безвозмездное предоставление всех обновлений в течение всего заявленного срока службы подвижного состава.

В настоящее время существует ряд структур, в том числе в системе холдинга ОАО «РЖД», занимающихся вопросами кибербезопасности. В частности, Экспертный совет АО «РЖД», Центр кибербезопасности АО «НИИАС», ФГУП «ЗащитаИнфоТранс» (г. Москва), АО «ИБТранс». Тем не менее, несмотря на значительные результаты уже проведенных работ данных организаций, важное значение имеет их непосредственное использование при подготовке самих договоров любого уровня, так или иначе затрагивающих вопросы безопасности подвижного состава на местах.

УДК 330:656.2.08

© Мамонова М. В.
— аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

ФОРМИРОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ ГАРАНТИЙ ДЛЯ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЕКТОВ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. В данной статье обосновывается необходимость регулирования правовых механизмов защиты интересов частных инвесторов при реализации инфраструктурных транспортных проектов на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; инвестиции; инвестиционная деятельность; механизмы гарантий; правовое регулирование; частные инвесторы; юридические гарантии.

© Mamonova M.
— graduate of the Law Institute
of Russian university of transport (MIIT)

FORMATION OF MECHANISMS OF GUARANTEES FOR PRIVATE INVESTORS IN THE IMPLEMENTATION OF INFRASTRUCTURE PROJECTS IN ORDER TO ENSURE THE SAFETY OF RAILWAY TRANSPORT

Abstract. In this article discussions about the necessity of regulating the legal mechanisms of protection of interests of private investors in the implementation of infrastructure projects in rail transport.

Keywords: railway transport, investment, investment activity, assurance, legal regulation, private investors, legal assurance.

В настоящее время без привлечения частных источников финансирования невозможно обеспечить осуществление инфраструктурных транспортных проектов, повышение эффективности проектов, сокращение технических, экономических и политических рисков, привлечение лучших управленческих кадров с высоким уровнем профессиональной и квалификационной подготовки и эффективную эксплуатацию объектов железнодорожного транспорта.

В связи с тем, что объем собственных источников финансирования ОАО «РЖД» не соответствует потребностям в инвестиционных ресурсах для обновления производственных фондов железнодорожной отрасли, в последние годы наметились две основные проблемы: рост протяженности путей с просроченным сроком ремонта и ограничение пропускных и провозных способностей на некоторых участках железнодорожной сети (появление «узких мест»).

Так, по данным АО «Институт экономики и развития транспорта» и ОАО «РЖД» на сегодняшний день протяженность участков с просроченным сроком ремонта составляет около 23 тыс. км железнодорожных путей общего пользования, при этом, по прогнозам Минэкономразвития России, в ближайшее время этот показатель будет только увеличиваться; с ограничениями пропускных и провозных способностей эксплуатируется около 8,4 тыс. км[1].

Ввиду изложенного одними из наиболее важных задач в свете развития инфраструктуры железнодорожного транспорта становятся необходимость привлечения крупных частных инвестиций в ОАО «РЖД» и регулирование правовых механизмов защиты интересов частных инвесторов.

Практика осуществления инфраструктурных транспортных проектов с очевидностью показывает взаимовыгодность участия частного капитала совместно с государством. При этом, говоря о государстве, следует подчеркнуть его ключевую роль в регулировании инвестиционной деятельности. Приведение государством процесса инвестирования в систему происходит по таким направлениям, как: государственное регулирование инвестиционной деятельности, государственное участие в инвестиционной деятельности; государственный контроль и надзор за инвестиционной деятельностью; предоставление государственных гарантий всем субъектам инвестиционного процесса — инвесторам, заказчикам, подрядчикам и пользователям объектов капитальных вложений.

Итак, остановимся подробнее на предоставлении государством гарантий для частных инвесторов.

Обычно под гарантиями, предоставляемыми инвесторам, понимаются конкретные обязательства, которые берет на себя государство в связи с обеспечением защиты инвесторов при осуществлении ими инвестиционной деятельности[2].

Гарантии законных интересов и прав инвесторов в Российской Федерации регламентированы тремя основными законодательными актами:

1) Федеральный закон от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений»;

---

[1] URL: http://iert.com.ru/ (дата обращения: 11 ноября 2017 г.).

[2] *Фарманян К. М.* Гарантия прав и законных интересов инвесторов в Российской Федерации // Молодой ученый. 2017. № 43. С. 214.

2) Федеральный закон от 9 июля 1999 г. № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации»;

3) Федеральный закон от 30 декабря 1995 г. № 225-ФЗ «О соглашениях о разделе продукции».

В первом нормативном правовом акте закреплен следующий перечень гарантий: обеспечение равных прав всем субъектам в процессе осуществления инвестиционной деятельности; гласность при обсуждении инвестиционных проектов; защита осуществленных капитальных вложений, а также право на обжалование в суд решения и действия или бездействия органов государственной власти.

Вторым законом закреплен широкий перечень гарантий прав и интересов инвесторов, призванный способствовать защите инвестиций последних: гарантии правовой защиты деятельности инвесторов на территории РФ; использование инвесторами разнообразных форм осуществления инвестиций в Российской Федерации; переход прав, а также обязанностей иностранного инвестора иному лицу; гарантия от невыгодного изменения для инвестора с коммерческой организацией с иностранными инвестициями законодательства РФ; обеспечение надлежащего разрешения спора, который возник в связи с осуществлением инвестиций, предпринимательской деятельности на территории РФ иностранным инвестором; использование на территории РФ и перевод за пределы страны прибыли, доходов, других полученных правомерным образом денежных сумм; права инвестора выводить имущество и информацию в документально выраженной форме, форме записи в электронных носителях, которые изначально были ввезены в Россию в качестве иностранной инвестиции; гарантии права на приобретение различных ценных бумаг и гарантии предоставления инвестору права на недвижимое имущество в установленных законодательством случаях.

Федеральный закон «О соглашениях о разделе продукции» содержит положения о государственных гарантиях прав инвестора, который заключил соглашение о разделе продукции. А именно инвестору гарантирована защита имущественных и других прав, приобретенных и осуществляемых им в соответствии с заключенным соглашением.

Кроме того, важно отметить, что на инвестора не распространяется действие нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти, нормативных правовых актов субъектов РФ, правовых актов органов местного самоуправления в том случае, если они устанавливают какие-либо ограничения прав инвестора, за исключением предписаний органов надзора, которые выдаются в соответствии с законодательством РФ для обеспечения безопасного ведения работ, охраны окружающей среды, защиты жизни и здоровья граждан, в целях обеспечения государственной и общественной безопасности, в том числе безопасности на железнодорожном транспорте.

Юридические гарантии прав инвесторов, закрепленные в отечествен-

ном законодательстве применительно к железнодорожному транспорту, могут быть классифицированы следующим образом:

- гарантии сохранения действия законодательства на железнодорожном транспорте;
- гарантии при прекращении инвестиционной деятельности на железнодорожном транспорте;
- гарантии, касающиеся разрешения споров, возникающих в связи с осуществлением инвестиций на железнодорожном транспорте;
- гарантии возмещения убытков, причиненных вооруженным конфликтом или гражданскими беспорядками на железной дороге;
- гарантии перевода компенсации при возмещении убытков;
- гарантии возможности реинвестирования дохода.

Также рассматривается система правовых гарантий, направленных на обеспечение реализации прав инвесторов. Прежде всего, сюда относятся такие способы организации общественных отношений в сфере инвестиционной деятельности, как:

— деятельность государственных органов по обеспечению законности в сфере своей деятельности;

— деятельность юридических и физических лиц по защите своих прав и законных интересов законными средствами и выполнению своих юридических обязанностей.

В свою очередь все государственные гарантии зашиты инвестиций принято разделять на три группы:

— гарантии, которые обеспечивают неприкосновенность имущества, составляющего инвестицию;

— гарантии, которые закрепляют право инвестора воспользоваться результатами своей предпринимательской деятельности;

— гарантии, касающиеся порядка рассмотрения споров, возникающих в связи с осуществлением инвестиций в сфере своей деятельности.

Как можно понять из всего вышеизложенного, отдельные гарантии прав и законных интересов инвесторов в законодательстве дублируются.

К тому же столь большой их перечень не гарантирует того факта, что инвесторы в Российской Федерации являются полностью защищенными, особенно в современных социально-экономических и политических условиях. Это крайне негативно сказывается на инвестиционном климате в нашей стране, буквально отпугивая многочисленных инвесторов из-за рубежа. В законе наибольшее внимание уделено капитальным вложениям и их защите. В иных актах о гарантиях, а соответственно, и о защите инвестиций, речь идет только поверхностно. В связи с этим необходимо на законодательном уровне данную проблему устранить, причем не просто расширив список гарантий для частных инвесторов, но и дополнив акты законными интересами и конкретными особенностями их защиты[1].

[1] *Фарманян К. М.* Гарантия прав и законных интересов инвесторов в Российской Федерации // Молодой ученый. 2017. № 43. С. 212.

Одним из тех средств, которые могли бы помочь устранить проблемы в данной сфере, можно назвать: разработку предложений по финансированию и управлению комплексными проектами общегосударственного значения, в том числе путем формирования органа, выполняющего функции единого государственного заказчика подобного проекта, а также разработку и принятие нормативных правовых актов, регулирующих привлечение и возврат частных инвестиций в объекты транспортной инфраструктуры государственной собственности.

Более того, необходимо рекомендовать Минтрансу России методы совершенствования государственного регулирования, направленные на стимулирование и защиту частных инвестиций в модернизацию инфраструктуры железнодорожного транспорта, находящейся в собственности ОАО «РЖД», и организовать проведение научно-исследовательских работ по разработке возможных механизмов гарантий интересов частных инвесторов при реализации инфраструктурных транспортных проектов на железнодорожном транспорте на основе анализа опыта осуществленных инвестиционных проектов. При проведении указанных работ должны быть подготовлены предложения по изменению нормативных правовых актов, которые позволили бы на законодательном уровне зафиксировать возможные схемы защиты прав частных инвесторов, вступающих в отношения с публичным партнером по поводу инфраструктурного транспортного проекта.

В заключение хочется добавить, что реализация поставленного перед системой железнодорожного транспорта комплекса мероприятий должна способствовать значительному повышению привлечения инвестиций в российскую экономику, обеспечить защищенность интересов частных инвесторов при реализации инфраструктурных транспортных проектов на железнодорожном транспорте, что поможет решить основные проблемы в ОАО «РЖД», вызванные дефицитом инвестиций, а значит, и повысить уровень безопасности на железнодорожном транспорте в целом.

УДК 656.2

© Ананенко А. О.
— аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
andrey.ananencko2017@yandex.ru

ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Аннотация. В статье рассмотрены проблемы реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года по вопросам безопасности в современных условиях. В основу устойчивого социально-экономического развития любого государства заложена ориентация на достижение целей в области повышения качества жизни населения, соблюдение прав и свобод граждан во всех сферах жизнедеятельности. Но несмотря на схожесть социальных целей, в различных странах реализуются мероприятия, наиболее соответствующие актуальным проблемам их развития. На современном этапе развития для России наиболее актуальной проблемой является обеспечение сбалансированного развития регионов, что позволит создать основу устойчивости национальной экономики.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура; транспортные системы.

© Ananenko A.
— graduate of the Law Institute
of Russian university of transport (MIIT)

PROBLEMS OF REALIZATION OF TRANSPORT STRATEGY 2020, THE ISSUE OF SAFETY IN MODERN CONDITIONS

Abstract. The article considers the problems of realization of transport strategy 2020 to the issue of security in the modern world. The basis for sustainable socio-economic development of any state lies the focus on achieving the goals of improving the quality of life of the population, rights and freedoms of citizens in all spheres of life. But despite the similarity of social goals in different countries implementing actions that are most relevant current problems of their development. At the present stage of development for Russia most pressing problem is to ensure balanced development of the regions, which will create the basis for sustainability of the national economy.

Keywords: transport infrastructure; transport system.

В основу устойчивого социально-экономического развития любого государства заложена ориентация на достижение целей в области повышения качества жизни населения, соблюдения прав и свобод граждан во всех сферах жизнедеятельности. Значительные расстояния, разделяющие субъекты друг от друга, становятся препятствием не только свободному экономическому обмену, но и взаимодействию на социальном уровне, так как даже доступные транспортные услуги во многих регионах сопряжены с высокими издержками на их получение (например, по причине низкой пропускной способности транспортной инфраструктуры).

По данным статистических наблюдений, проводимых Росстатом, Минтрансом России, Госавтоинспекцией и другими компетентными институтами, организациями, износ транспортной инфраструктуры возникает не только в результате ее активной эксплуатации, значительный экономический ущерб объектам инфраструктуры в России вызван недостаточной подготовленностью, низкой квалификацией водителей транспортных средств, непредусмотрительным поведением на проезжей части. В результате на дорогах России ежегодно происходит огромное число автомобильных аварий, в которых значительные повреждения получают как транспортные средства, перевозимые грузы, так и сами участники дорожного движения.

Необходимо отметить, что надежность и безопасность организации транспортной инфраструктуры региона оказывает сильное влияние на ее социально-экономическое развитие. Россия занимает огромную территорию, поэтому для успешного развития ее экономики, осуществления социально-экономических связей ее регионов, освоения удаленных районов совершенствование транспортной инфраструктуры является необходимостью. В связи с этим Правительство РФ своим постановлением от 22 ноября 2008 г. № 1734-р утвердило Транспортную стратегию Российской Федерации на период до 2030 года. Общий объем инвестиций в данную стратегию составил 170 трлн руб.

Следует отметить, что реализация программы развития транспортной системы России предусматривает внедрение новых технологий в организацию работ на транспорте, при контроле осуществления перевозок, построении логических карт, расчете нагрузок и вычислении пропускной способности объектов транспортной инфраструктуры. При этом государственной программой предусмотрены и мероприятия по обучению и повышению квалификации персонала, занятого в данной отрасли экономики. То есть кроме затрат на строительство, ремонт, модернизацию объектов транспортной инфраструктуры, развитие этого базового ресурса экономики региона требует также инвестиций в обучение персонала, техническое и информационное сопровождение.

В силу высокой значимости транспортной инфраструктуры для сбалансированного развития регионов, а также необходимости участия в реализации Транспортной стратегии региональными властями в рамках

стратегических программ и планов также рассматриваются вопросы совершенствования транспортной инфраструктуры.

Так, в 2008 г. был принят Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», в соответствии с которым регулирование перевозок пассажиров и грузов осуществляется по уведомительной системе. Очевидно, что такой шаг государством предпринят с целью снижения нагрузки на перевозчиков при организации деятельности, однако негативно отражается на безопасности на транспорте.

После принятия Закона увеличение количества перевозчиков привело к резкому росту числа дорожно-транспортных происшествий при перевозке пассажиров общественным транспортом (до 6%), что стало причиной дополнительных затрат на ремонт объектов транспортной инфраструктуры. То есть попытка развития транспортной инфраструктуры путем отказа от обязательного лицензирования перевозок привела к противоположному ожидаемому эффекту: увеличение объектов транспортной инфраструктуры в виде самих транспортных средств не позволило увеличить объемы перевозок, обеспечить доступность общественного транспорта, а привело к сокращению ранее доступных объемов по причине дополнительной нагрузки на автомобильные дороги и высокой аварийности.

При этом развитие транспортной инфраструктуры в России должно регулироваться нормами международного права, так как значительная часть перевозок осуществляется в рамках внешнеэкономической деятельности страны. Поэтому основной целевой ориентир, который целесообразно реализовать в данной сфере, — это повышение конкурентоспособности отечественных перевозчиков для увеличения объема осуществляемых перевозок и представительства на международном рынке транспортных услуг.

Однако такая цель представляется сложно достижимой, во-первых, по причине изношенности используемых транспортных средств (чему способствует и неудовлетворительное качество дорог), во-вторых, по причине недостаточности финансовых ресурсов автотранспортных предприятий в регионе. Таким образом, решению проблем использования и развития транспортной инфраструктуры будет способствовать только обоснованная государственная (региональная) политика в данной сфере.

Утвержденная постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 319 Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы» позволяет выделить наиболее существенные направления государственного управления в области совершенствования транспортной инфраструктуры, а именно: повышение транспортной безопасности за счет создания (совершенствования) системы информирования о дорожно-транспортных происшествиях; усиление безопасности и надежности использования разными категориями пользователей (пассажиры, перевозчики) объектов транспортной инфраструктуры; дополни-

тельное техническое и ресурсное обеспечение организаций, осуществляющих функции государственного контроля (надзора) в сфере транспорта.

Отдельные мероприятия программы развития транспортной системы России, несмотря на их затратность, уже реализованы в некоторых регионах страны (некоторые — по всех территории РФ). Пожалуй, наиболее яркими примерами здесь могут быть «Глобальная навигационная система «GLONASS», проект «ПЛАТОН».

С учетом значимости транспортной инфраструктуры для целей социального развития эффективность проектов с точки зрения достижения запланированных результатов контроля в сфере транспорта, более эффективного налогообложения перевозчиков, снижения аварийности и ущерба объектам транспортной инфраструктуры довольно высока.

Рассмотрим более подробно характеристики некоторых проектов, реализованных в рамках задач развития транспортной системы России. Использование на транспортных средствах технических средств, которое оснащены аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, регламентировано постановлением Правительства РФ от 25 августа 2008 г. № 641 «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS».

С точки зрения сбалансированности социально-экономического развития регионов необходимо особое внимание обратить на социальные последствия использования системы ГЛОНАСС для части населения, занятой в транспортной отрасли. В частности, жесткая регламентация режимов труда и отдыха водителей приведет к изменению себестоимости перевозок. Например, в постановлении Правительства РФ от 29 октября 2009 г. № 860 «О требованиях к обеспеченности автомобильных дорог общего пользования объектами дорожного сервиса, размещаемыми в границах полос отвода», справедливо указано, что соблюдение водителями установленного времени труда и отдыха и скоростного режима повлечет за собой увеличение себестоимости перевозок одновременно с повышением эффективности использования транспортных средств при перевозках грузов (увеличению загрузки транспортных средств) за счет улучшения логистики перевозок. Поэтому важным положительным аспектом использования системы ГЛОНАСС становится нормализация трудового режима водителей транспортных средств.

С учетом того, что в последние десятилетия сложилась устойчивая тенденция расчета размеров оплаты труда водителей на основе затраченного времени на прохождение маршрута, водители транспортных средств вынуждены пренебрегать соблюдением установленных норм непрерывной поездки. Такое состояние дел свидетельствует о высоких рисках возникновения аварийных ситуаций на дорогах, что приводит к дополнительному износу объектов транспортной инфраструктуры, а также явно указывает на нарушение трудовых прав водителей, что связано со снижением

эффективности социальной политики региона.

Специализированные площадки отдыха должны быть расположены на расстоянии 50—75 км автодороги, что повлечет дополнительные затраты на реализацию проекта регионального транспортного комплекса. Кроме этого одним из последствий реализации предлагаемого проекта может стать актуализация потребности в привлечении или подготовке кадров, осуществляющих надзор за использованием объектов транспортной инфраструктуры. Например, в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2012 годах» дополнительная подготовка сотрудников для осуществления контроля и надзора за соблюдением требований по параметрам перевозок потребовала затрат федерального бюджета в размере 30 млн руб. за четыре года.

В настоящее время основными объектами транспорта, подпадающими под действие постановления Правительства РФ от 25 августа 2008 г. № 641, являются: государственные, гражданские, экспериментальные суда авиации; суда внутреннего речного и смешанного транспорта; транспортные средства автомобильной и железнодорожной системы, посредством которых осуществляется перевозка пассажиропотоков и опасных грузов; технические устройства, обеспечивающие синхронизацию времени перевозок.

Обязательность применения технических средств на базе системы ГЛОНАСС позволило усовершенствовать отдельные функции государственного регулирования транспортных перевозок и заложить основы разработки и применения интеллектуальных транспортных систем (ИТС). Известно, что под интеллектуальными транспортными системами понимаются в настоящее время комплексы автоматизированных систем, которые предназначены для решения задач: управления перевозками; управления дорожным движением; мониторинга (спутникового) ситуации на транспорте; информационного сопровождения населения (или других потребителей транспортных услуг) по вопросам организации транспортной системы в регионе.

Однако активное использование ИТС в настоящее время ограничено финансированием этого мероприятия со стороны бюджетов разных уровней. Для апробации внедрения ИТС в стране выделены пилотные регионы, уже оценившие эффективность применения таких технических средств — это Рязань и Рязанская область, Барнаул и Сочи.

Известно, что Рязань — первый регион страны, в котором внедрены элементы ИТС на базе системы ГЛОНАСС и GPS. При этом основными областями применения ИТС стал пассажирский транспорт в форме: системы «Безопасный автобус»; «Умная остановка»; абонентские терминалы в пассажирском порту и объектах специальной техники; электронные информационно-справочные сервисы.

При этом управление использованием ИТС в Рязани потребовало не только затрат на внедрение технических средств, но и создания специаль-

ных диспетчерских мест, которые регулируют работу этих систем. В качестве оператора ИТС, несущего основные затраты в Рязани, выбрана коммерческая организация, которая во взаимодействии с правительством региона разработала программу внедрения спутниковых навигационных технологий в интересах социально-экономического развития.

По данным статистики, в Рязани в рамках указанной программы элементы ИТС установлены более чем на 3300 автомобилях дорожного хозяйства, здравоохранения, жилищно-коммунального хозяйства, а также в специальной диспетчерской службе, которая обслуживает работы общественного транспорта. Результатом реализации такого комплексного подхода в регионе стало развитие взаимодействия со службами экстренного реагирования, существенно снизившее ущерб от дорожно-транспортных происшествий, при этом качество оказания транспортных услуг возросло.

Дополнительным преимуществом модернизации транспортной системы в регионах России, в том числе в пилотных регионах внедрения ИТС, в настоящее время следует считать разработку новых мероприятий по созданию и использованию автоматизированных систем диспетчеризации выполнения государственного заказа на ремонт и восстановление объектов транспортной инфраструктуры. Известно, что еще в 2009 г. из средств федерального бюджета было затрачено более 41 млн руб. на закупку и установку специальных бортовых терминалов.

Также следует отметить, что на современном этапе объединение ГЛОНАСС и ИТС привело к формированию новой программы «ЭРА-ГЛОНАСС», целью которой является снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий (за счет более оперативного реагирования на эти происшествия со стороны экстренных служб), что позволит повысить безопасность транспортной системы.

Одним из значимых мероприятий по развитию транспортной инфраструктуры в регионах России следует считать и проект Правительства Москвы по развитию транспортного узла, согласно которому время задержки транспорта при движении по улица города может быть сокращено на ¼, в то время как при движении по основным магистралям — на 10%, а пропускная способность возрастет до 15% при увеличении средней скорости движения на 17%. Что позволит достичь существенных экономических эффектов, связанных и с доступностью транспорта населению, и с доставкой ресурсов на производство готовой продукции потребителю.

Другим примером использования современных информационных технологий и технических средств следует считать мероприятия в области транспорта в Саратовской области, где для софинансирования программы развития транспорта (внедрения ГЛОНАСС) были привлечены не только средства бюджета субъекта, но и средства коммерческих предприятий региона.

Глобальные спутниковые системы имеют не только потенциальную возможность расширенного применения в различных сферах транспорта

(речь не только об автомобильных перевозках), но и могут стать источником дополнительных поступлений в региональный бюджет. Это определяет необходимость детализированного экономического расчета возможностей и перспектив применения ГЛОНАСС-технологий как способа развития транспортной инфраструктуры регионов России.

На современном этапе развитие системы ГЛОНАСС и внедрение ИТС на ее основе не осуществляется в рамках комплексного подхода: можно наблюдать, как органы государственной власти и коммерческие предприятия применяют технологии ГЛОНАСС для решения частных задач, независимо друг от друга, что приводит к дублированию функций системы, ограничивает возможности получения синергетического эффекта.

Кроме этого, в регионах страны сегодня не создана комплексная инфраструктура, позволившая эффективно применять технологии ГЛОНАСС, а нормативно-правовая база требует серьезного пересмотра и дополнения. По-нашему мнению, эти проблемы не только ограничивают возможности применения современных технологий на транспорте, но и сокращают возможности развития транспортной инфраструктуры метода ИТС.

Следует отметить, что внедрение на объектах транспортной инфраструктуры спутникового мониторингового оборудования — перспективное направление в развитии транспортной системы, которое потребует существенных изменений и в технической оснащении транспортных средств, и в системе контроля и надзора на транспорте, и в управлении транспортными услугами. Однако положительные эффекты, которые становится возможным достичь в результате реализации таких проектов, очевидно перекрывают возникающие сложности и проблемы.

Это обусловлено тем, что перестройка малоэффективной сегодня транспортной инфраструктуры, сформированной еще в советское время, несоответствующей текущим потребностям населения страны, позволит достичь значимых социально-экономических эффектов.

УДК 347.73:656.2

© Мальцев В. А.
— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Финансовое право и налогообложение»
Юридического института Российского университета
транспорта (МИИТ), профессор,
заведующий кафедрой административного,
финансового и международного права
Образовательного учреждения профсоюзов
высшего образования «Академия труда
и социальных отношений»

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ: ФИНАНСОВО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ И СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ

Аннотация. В статье кратко анализируется современное состояние транспортной системы Российской Федерации, а также имеющиеся проблемы в ее функционировании. Исследуются финансово-правовые основы транспортной системы страны, включающие как нормативные правовые акты общего характера, так и специальные федеральные законы и акты федеральных органов исполнительной власти. Раскрываются основные положения Государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы», указываются ее цели и задачи, большинство из которых будут решены в комплексе с другими федеральными программами и подпрограммами. Освещены главные задачи, специфика и объем финансирования, а также ожидаемые результаты реализации подпрограммы «Железнодорожный транспорт». Указаны причины внесения в нее дополнений и изменений. Отмечены отдельные проблемы, связанные с исполнением федеральной программы развития транспортной системы и ее подпрограммой.

Ключевые слова: транспортная система; транспортная инфраструктура; федеральная целевая программа; подпрограмма; финансирование; корректировка; ожидаемые результаты.

© Maltsev V.
— candidate of legal sciences, associate professor
of «Finance and taxation» Law Institute
of the Russian university of transport (MIIT),
head of chair of administrative, financial
and international law Educational institutions

of the higher education trade unions
«Academy of labour and social relations»

DEVELOPMENT OF TRANSPORT SYSTEM OF RUSSIA: FINANCIAL-LEGAL FRAMEWORK AND CONTEMPORARY ISSUES

Abstract. The article briefly analyzes the current state of the transport system of the Russian Federation, as well as the existing problems in its functioning. Examines the financial and legal basis of the transport system, including as regulatory legal acts of a General nature, and special Federal laws and acts of the Federal bodies of Executive power. Describes the main provisions of the Federal target program development of transport system of Russia, identifies its goals and objectives, most of which will be solved in a complex with other Federal programmes and subprogrammes. Highlights the main tasks, the specificity and the amount of financing and the expected results of the implementation of the subprogram «Railway transport». States the reasons for the making of additions and changes. There were some issues associated with the implementation of the Federal program of development of transport system and routine.

Keywords: transport system; transport infrastructure; the Federal targeted programme; subprogramme; financing; adjustment; expected results.

Развитие транспортной системы является одной из основных направлений экономической политики и стратегии государства. Ее значение обусловлено не только особым географическим положением России, но и необходимостью подъема уровня экономики всей страны, ее регионов, с целью совершенствования как самой транспортной системы, так и ее инфраструктуры.

Существующая транспортная система не в полной мере позволяет обеспечить потребности государства и хозяйствующих субъектов в перевозке грузов, пассажиров, что оказывает негативное воздействие на рост экономики, внешнеэкономическую и инвестиционную деятельность. Региональная неравномерность развития транспортной инфраструктуры ограничивает развитие единого экономического пространства страны и не позволяет в полной мере осваивать ресурсы и потенциал регионов. Наиболее существенны различия между европейской частью Российской Федерации и регионами Сибири и Дальнего Востока. При этом различия в транспортной обеспеченности между субъектами РФ достигают недопустимого уровня. Так, до сих пор в пяти субъектах РФ отсутствуют железные дороги, более 35 тыс. населенных пунктов в 28 регионах не обеспечены постоянной круглогодичной связью с транспортной сетью общего

пользования по автомобильным дорогам с твердым покрытием[1]. Финансирование транспортной системы в начале 2000-х гг. оказалось на недостаточном уровне, что в первую очередь сказалось на экономическом развитии регионов и страны в целом. Так, из-за отсутствия средств для транспортного железнодорожного обеспечения уже несколько лет не осваиваются более 20 разведанных крупных месторождений природных ресурсов. Российская транспортная система несет большие потери в связи с несоответствием ее транспортной инфраструктуры современным потребностям мировой торговли и в связи с низкой конкурентоспособностью российских перевозчиков на мировом рынке. Все это вызвало необходимость совершенствования нормативного регулирования вопросов развития всей транспортной системы страны.

Несмотря на то что вопросы развития транспортной системы отражаются в Бюджетном кодексе РФ, федеральном законе о федеральном бюджете и других нормативных правовых актах, постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. № 319 была утверждена Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», которая закрепила финансово-правовые и иные основы ее реализации. Данная Программа ставит выполнение несколько целей: развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек; повышение доступности для населения услуг транспортного комплекса; повышение конкурентоспособности транспортной системы России и реализация транзитного потенциала страны; повышение безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы; улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте.

Для реализации указанных целей Программы необходимо будет решить следующие важнейшие задачи:

— развитие сети автомобильных дорог федерального значения;

— развитие железнодорожных линий;

— развитие аэропортовой сети (аэропорты-хабы, внутрироссийские узловые аэропорты и региональные аэропорты);

— обеспечение функционирования сети автомобильных дорог федерального значения;

— развитие скоростных автомобильных дорог на условиях государственно-частного партнерства;

— повышение качественных характеристик внутренних водных путей;

— формирование единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения;

— обеспечение потребности в перевозках пассажиров на социально значимых маршрутах;

---

[1] *Переведенцева М. А.* Современные проблемы развития транспортной системы России // Молодой ученый. 2016. № 25.

— увеличение пропускной способности российских морских портов;

— повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров и комплексное развитие крупных транспортных узлов;

— обновление парка транспортных средств, состава морского и речного флота;

— защита жизни и здоровья населения на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера;

— обеспечение безопасности на транспорте;

— развитие интегрированной системы контроля безопасности на транспорте;

— развитие гражданского использования системы ГЛОНАСС на транспорте;

— перевод автомобильного, железнодорожного, воздушного морского и речного транспорта на использование газомоторного топлива.

В связи с тем, что решение этих задач может быть осуществлено только в комплексе, в рамках указанной Программы были разработаны и утверждены подпрограммы, к которым отнесены «Магистральный железнодорожный транспорт», «Дорожное хозяйство», «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание», «Морской и речной транспорт", «Надзор в сфере транспорта», «Развитие гражданского использования системы ГЛОНАСС на транспорте» и др. Каждая из подпрограмм определяет свои конкретные цели и задачи, объемы и источники финансирования, а также ожидаемые (прогнозируемые) результаты. Так, целью подпрограммы «Магистральный железнодорожный транспорт» является повышение доступности услуг железнодорожного транспорта.

Долгосрочные приоритеты государственной политики в сфере транспорта включают:

— сбалансированное и эффективное развитие транспортной инфраструктуры на основе увеличения пропускной способности опорной транспортной сети, устранения разрывов и узких мест, развития крупных транспортных узлов, создания и развития портовых особых экономических зон;

— транспортное обеспечение комплексного освоения и развития территории РФ, в том числе развитие железнодорожных линий и автомобильных дорог, являющихся ключевыми в развитии регионов России, развитие перевозок воздушным и внутренним водным транспортом с целью транспортного обеспечения отдаленных и труднодоступных для других видов транспорта районов, транспортных систем городских агломераций;

— реализацию крупномасштабных транспортных проектов, в том числе в рамках государственно-частного партнерства, обеспечивающих разработку месторождений полезных ископаемых в новых районах добычи, главным образом в Сибири, на Дальнем Востоке и на континентальном шельфе;

— формирование и распространение новых транспортных (перевозочных) и транспортно-логистических технологий, обеспечивающих повышение качества и доступности транспортных услуг, включая организацию скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов на приоритетных направлениях сети железных дорог, развитие скоростных автомобильных дорог, в том числе на условиях государственно-частного партнерства, сверхдальних беспосадочных авиаперевозок, обеспечение современным информационно-техническим оснащением и системами навигации транспортных узлов и коммуникаций, внедрение перспективных наземных, бортовых и космических средств и систем связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения, внедрение прогрессивных товаротранспортных технологий, в том числе с использованием логистических систем;

— обновление парка транспортных средств (воздушных и речных судов), внедрение воздушных судов нового поколения, новой техники на рынке морских перевозок, в частности газовозов, контейнеровозов повышенной грузоподъемности и ледоколов нового поколения;

— обеспечение комплексной безопасности и устойчивости функционирования транспортной системы, включая повышение транспортной безопасности, безопасности судоходных гидротехнических сооружений и безопасности дорожного движения, снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду на основе увеличения числа экономичных и экологичных автомобилей и воздушных судов, переход в процессе эксплуатации автомобильного транспорта на мировые экологические стандарты Евро-5 и Евро-6 и перевод транспорта на новые виды топлива;

— переход к перспективным наземным, бортовым и спутниковым средствам и системам связи, навигации, наблюдения и управления воздушным движением, дальнейшее повышение эффективности функционирования Аэронавигационной системы России в условиях прогнозируемого роста объема авиаперевозок в стране.

Государственная политика субъектов РФ в сфере транспортного комплекса является составной частью государственной политики Российской Федерации в сфере транспорта и должна быть основана на общих принципах и подходах, определенных государственными стратегическими документами, с учетом:

— максимального учета и отражения особенностей социально-экономического развития и транспортных потребностей регионов Российской Федерации;

— планирования развития транспортной инфраструктуры на основе транспортно-экономического баланса, который должен формироваться на федеральном, региональном и муниципальном уровнях;

— синхронизации планов по развитию транспортной инфраструктуры регионов Российской Федерации с целями и задачами долгосрочного раз-

вития страны, а также механизмами их реализации, заложенными в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года;

— разграничения полномочий в сфере транспорта между федеральными и региональными органами государственной власти.

Приоритетами государственной политики субъектов РФ в сфере транспортного комплекса являются:

— развитие пассажирского транспорта общего пользования (автобусный, внутренний водный транспорт, региональная авиация, пригородные железнодорожные перевозки), включая развитие транспортных систем крупных городских агломераций, создание современной системы скоростных пассажирских перевозок, транспортно-пересадочных узлов и перехватывающих парковок;

— увеличение пропускной способности и улучшение параметров автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения;

— обеспечение содержания и развития объектов транспортной инфраструктуры, находящихся в собственности субъектов РФ;

— повышение экологичности и безопасности дорожно-транспортного комплекса, в том числе обеспечение безопасности дорожного движения, повышение уровня эксплуатационного состояния опасных участков дорожной сети, обеспечение деятельности и совершенствование автоматических систем контроля за соблюдением участниками дорожного движения Правил дорожного движения Российской Федерации;

— внедрение и использование спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС в интересах навигационного обеспечения транспортного комплекса и повышения уровня транспортной безопасности.

В то же время важно учитывать отдельные факторы, которые влияют как на объем финансирования, так и на решение главных задач подпрограммы, которые ежегодно корректируются, а иногда и дополняются, к примеру финансирование и строительство транспортного перехода через Керченский пролив, который имеет исключительное значение как для Республики Крым, так и для всей России. Это направление является стратегически важным для решения задачи интеграции полуострова Крым в социально-экономическое пространство России, которую предполагается осуществить в первую очередь путем снятия инфраструктурных ограничений и обеспечения транспортной доступности полуострова[1].

Однако его строительство вызвало необходимость ускоренного развития близлежащих транспортных объектов. В связи с этим в подпрограмму были внесены изменения, касающиеся сроков исполнения и объемов финансирования по обеспечению к 2018 году повышенной пропускной и провозной способности подходов к транспортному переходу через Керченский пролив, в том числе путем завершения реализации проекта «Ком-

[1] URL: http://www.kremlin.ru/acts/assignments.

плексная реконструкция участка им. М. Горького — Котельниково — Тихорецкая — Крымская с обходом Краснодарского узла» и некоторых других.

К 2020 г. ожидается сокращение доли протяженности участков железнодорожной сети с ограничениями пропускной и провозной способности до 15,6%. Скорость доставки грузов достигнет 340 км/сут., а контейнеров в транзитном сообщении до 980 км/сут., что практически приблизит российский железнодорожный транспорта к общеевропейским стандартам в отношении скорости перевозок. При этом объем перевозок транзитных грузов увеличиться почти в два раза. Планируется существенно повысить качество транспортных услуг, сократить уровень износа основных производственных фондов. В значительной степени должен обновиться парк грузового и пассажирского подвижного состава.

Происходящие изменения экономического, технического, правового и организационного характера, определяющие условия функционирования и развития транспортной системы Российской Федерации, предопределили необходимость разработки новой редакции федеральной программы, а также внесения изменений или корректировки ее подпрограмм, в отношении состава мероприятий, сроков их реализации, объемов и источников финансирования.

ТРЕБОВАНИЯ
к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»

1. Текст статьи выполняется в формате Microsoft Word и представляется в электронной форме в РИО института автором лично либо по электронной почте albinadg@mail.ru.

Имя файла определяется по фамилии первого автора.

2. Статья должна содержать:

— название статьи на русском и английском языках;

— ключевые слова (5—7 слов) на русском и английском языках;

— аннотацию 4—6 строк (на русском и английском языках);

Сведения об авторе (авторах):

— фамилия, имя, отчество (полностью);

— место работы, учёбы (полное наименование организации в именительном падеже);

— должность, учёная степень, учёное звание, иные почетные звания (при наличии);

— адрес электронной почты.

3. Объем материала — от 3 до 10 страниц формата А4.

4. Список литературы. Оформляется в соответствии с требованиями ГОСТ 7.0.5-2008.

5. Авторами, не имеющими учёного звания и (или) учёной степени, дополнительно представляется рецензия доктора или кандидата наук по профилю статьи.

Аспиранты, соискатели учёной степени и студенты представляют рецензию научного руководителя, а также выписку из заседания кафедры о рекомендации статьи для опубликования.

6. При несоблюдении указанных правил редакционный совет вправе отклонить статью.