ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 2(38)/2021

Издается с января 2016 г.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2021. № 2 (32)	The online scientific journal “Transport law and security” 2021. № 2 (32)
Дата размещения номера — 29 июля 2021 г. Журнал издается с января 2016 г. Согласно рекомендациям президиума Высшей аттестационной комиссии распоряжением Минобрнауки России от 31 октября 2019 г. № 409-р издание включено в **Перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, ученой степени доктора наук** по шести научным специальностям: 08.00.05 — Экономика и управление народным хозяйством (по отраслям и сферам деятельности); 12.00.01 — Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве; 12.00.06 — Земельное право; природоресурсное право; экологическое право; аграрное право; 12.00.09 — Уголовный процесс; 12.00.12 — Криминалистика; судебно-экспертная деятельность; оперативно-розыскная деятельность; 12.00.14 — Административное право; административный процесс. 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 автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта»	The date of the issue is the 29th of July, 2021. The journal has been published since January 2016. According to the recommendation of the Presidium of the Higher Attestation Commission (VAK) by the Order of the Ministry of Education and Science of Russia, issued on 31 October, 2019 № 409-p, the journal “Transport Law and Security” has been included in **the List of the leading peer-reviewed scientific publications where there are published the main scientific results of dissertations for the academic degrees of a doctor and candidate of sciences** in the following six scientific specialties: 08.00.05 — Economy and national economy management (by the branches and fields of activity); 12.00.01 — Theory and history of law and state; History of doctrine of law and state; 12.00.06 — Land law; Natural resource law; Environmental law; Agricultural law; 12.00.09 — Criminal Procedure; 12.00.12 — Criminalistics; Forensic activity; Operational investigations; 12.00.14 — Administrative law; Administrative procedure. The journal was registered in media ЭЛ № ФС 77-64237 on December, 25, 2015. The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Moscow, 127994. Tel.: 8 (495) 681-90-19; Fax.: 8 (495) 684-2849; Email: albinadg@mail.ru. The official site in the Internet is URL: http://trans-safety.ru/ The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education “Russian University of Transport”.

Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г. № 381-06/2016.	The journal is introduced into the system of the Russian Science Citation Index (RSCI) according to the contractual agreement № 381-06/2016 of June 24, 2016.
Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) 2500-1868. Периодичность: четыре раза в год.	The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) 2500-1868. The journal is issued 4 times a year.
Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).	The editor-in-chief is **KORYAKIN Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law, professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).

Редакционный совет	Editorial Council
Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации	**Dukhno Nikolay Alekseevich**, Doctor of Law, professor, the head of the Law Institute of the Russian University of Transport, the honored worker of the higher professional education of the Russian Federation
Корякин Виктор Михайлович — доктор юридических наук, профессор, заместитель директора по инновациям Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Koryakin Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law, professor, deputy director on innovations at the Law Institute of the Russian University of Transport
Землин Александр Игоревич — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), Заслуженный деятель науки Российской Федерации;	**Zemlin Aleksandr Igorevich,** Doctor of Law, professor, head of the department “Transport Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport, honored scientist of the Russian Federation
Боголюбов Сергей Александрович — доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий отделом экологического законодательства Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации	**Bogolyubov Sergey Aleksandrovich**, Doctor of Law, professor, honored scientist of the Russian Federation, head of the environmental legislation department at the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation
Тучкова Эльвира Галимовна — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры трудового права и права социального обеспечения Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист Российской Федерации	**Tuchkova Elvira Galimovna**, Doctor of Law, honored lawyer of the Russian Federation, professor of the department of labour law and social security law at Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

Жаворонкова Наталья Григорьевна — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой экологического и природоресурсного права Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист Российской Федерации	**Zhavoronkova Nataliya Grigorievna**, Doctor of Law, professor, honored lawyer of the Russian Federation, head of the department of environmental and natural resources law at Kutafin Moscow State Law University (MSAL)
Колотушкин Сергей Михайлович — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник отдела изучения проблем управления и реформирования уголовно-исполнительной системы Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)	**Kolotushkin Sergey Mikhailovich**, Doctor of Law, professor, main researcher of the department for the study of management problems and the reform of the penal system at the National Research Institute of the Penal system of the Russian Federation (NRIPS RF)
Васильев Федор Петрович — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник научно-исследовательского центра Академии управления МВД России	**Vasiliev Fedor Petrovich**, Doctor of Law, professor, main researcher of the research center of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation
Белкин Анатолий Рафаилович — доктор юридических наук, профессор Московского технологического университета	**Belkin Anatoly Rafailovich**, Doctor of Law, professor of the Moscow Technological University (MIREA)
Шумаев Виталий Андреевич — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры менеджмента и маркетинга Московского университета имени С. Ю. Витте; академик Российской академии естественных наук	**Shumaev Vitaliy Andreevich**, Doctor of Economy, professor, professor of the department of management and marketing of the Moscow S.U. Witte University, academician of the Russian Academy of Natural Sciences
Григорьев Виктор Николаевич — доктор юридических наук, профессор, ведущий научный сотрудник группы подготовки научно-педагогических кадров аппарата ученого секретаря, адъюнктуры, докторантуры Федерального казенного учреждения «Научно-исследовательский институт Федеральной службы исполнения наказаний»	**Grigoriev Viktor Nikolaevich,** Doctor of Law, professor, leading researcher of the group for training of the teaching staff of the scientific secretary's office, graduate military course, Doctorate of the Federal State Institution «Research Institute of the Federal Penitentiary Service»
Чернявский Александр Геннадьевич — доктор юридических наук, профессор, заведующий сектором электронных ресурсов научно-технической информации Отраслевого центра научно-технической информации по архивоведению и документоведению Всероссийского научно-исследовательского института документоведения и архивного дела	**Chernyavsky Aleksandr Gennadievich,** Doctor of Law, professor, head of the electronic resources sector of scientific and technical information in the Branch Center for Scientific and Technical Information on Records and Archives Management of the All-Russian Scientific and Research Institute for Records and Archives Management (VNIIDAD)
Мельников Владимир Сергеевич — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры «Гражданское право, гражданский процесс и международное частное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Melnikov Vladimir Sergeevich,** Doctor of Law, professor, professor of the department “Civil Law, Civil Procedure and International Private Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport

Бажанов Станислав Васильевич — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Bazhanov Stanislav Vasilievich,** Doctor of Law, professor, professor of the department “Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics” of the Law Institute of the Russian University of Transport
Гуцуляк Василий Николаевич — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Морское право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник Морского флота	**Gutsulyak Vasiliy Nikolaevich**, Doctor of Law, professor, head of the department “Maritime Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport, the honored worker of the Navy
Холиков Иван Владимирович — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации	**Kholikov Ivan Vladimirovich,** Doctor of Law, professor, professor of the department of state and law disciplines of the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation
Чеботарева Анна Александровна — доктор юридических наук, доцент, заведующая кафедрой «Административное право, экологическое право и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Chebotareva Anna Aleksandrovna**, Doctor of Law, docent, head of the department “Administrative Law, Ecological Law and Information Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport
Полякова Татьяна Анатольевна — доктор юридических наук, доцент, главный научный сотрудник, исполняющая обязанности заведующего сектором информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук; заслуженный юрист Российской Федерации	**Polyakova Tatiyana Anatolievna**, Doctor of Law, docent, main researcher**,** acting head of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences, the honored lawyer of the Russian Federation
Минбалеев Алексей Владимирович — доктор юридических наук, доцент, ведущий научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук	**Minbaleev Aleksey Vladimirovich**, Doctor of Law, docent, leading researcher of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences
Данилина Елена Ивановна — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Административное право, экологическое право и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Danilina Elena Ivanovna,** Doctor of Economic Sciences, professor, professor of the department “Administrative Law, Ecological Law and Information Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport
Козин Михаил Николаевич — доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)	**Kozin Mikhail Nikolaevich,** Doctor of Economic Sciences, professor, main researcher of the Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia

Рейнгольд Валерий Артурович — доктор юридических наук, профессор, директор докторантуры «Юридическая наука» Балтийской Международной Академии (г. Рига, Латвия)	**Reingold Valery Arturovich**, Doctor of Law, professor, director of the Doctoral Study "Juridical science" at the Baltic International Academy
Велиев Исахан Вейсал-оглы — доктор юридических наук, профессор, руководитель аппарата Фонда «Знание» при Президенте Азербайджанской республики (г. Баку, Азербайджан)	**Veliev Isakhan Veysal-Ogly,** Doctor of Law, professor, chief of the Foundation «Knowledge» under the President of the Republic of Azerbaijan (Azerbaijan) (Baku)
Куан Цзэнцзюнь — доктор права, профессор, профессор Китайского института приграничных и морских исследований Уханьского университета (г. Ухань, Китай)	**Kuang Zengiun,** Doctor of Law, Professor, Wuhan University China Institute of Boundary and Ocean Studies China Institute of Boundary and Ocean Studies, Wuhan University, Wuhan, Hubei Province, P. R. China
Надер Ахмед Мандил — доктор юридических наук, профессор кафедры международного права юридического колледжа, Университет Тикрит, Ирак, Тикрит	**Nadher Ahmed Mandeel**, Doctor of Law, Assistant Professor of International Law in College of Law, Tikrit University, Iraq, Tikrit
Эдвард Нашаат — доктор наук, профессор, Высший институт менеджмента и информатики им. Аль-Обура, Египет, Каир, город Обу	**Edward Nashaat**, Doctor of science, Professor, Al-Obour High Institute of Management and Informatics, Egypt, Cairo, Obour City
Аль Али Насер Абдель Рахим — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Административное право, экологическое право и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Al Aly Naser Abdel Rakhim**, Candidate of Law, associate professor of the department "Administrative Law, Ecological Law and Information Law" of the Law Institute of the Russian University of Transport

Редакционная коллегия	**Editorial Board**
Главный редактор — КОРЯКИН Виктор Михайлович, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)	**The editor-in-chief is** KORYAKIN Viktor Mikhailovich, Doctor of Law (20.02.03), professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).
Ведущий редактор — ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна	**Executive editor** is GUSEYNOVA Albina Dzhabbarovna
Ответственный за сайт — ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич	**Programmer and designer of the Website** is FILIPPOV Dmitry Sergeevich
Выпускающий редактор — ЧЕБОТАРЕВ Владимир Евгеньевич	**Managing editor** is CHEBOTAREV Vladimir Evgenievich
Английская версия — СКУЙБЕДИНА Ольга Николаевна	**English version** is SKUYBEDINA Olga Nikolaevna

Содержание

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

Духно Н. А.
Причины, побуждающие развитие транспортного образования 13

Землина О. М., Назарова Р. К.
Волонтерская помощь инвалидам и маломобильным гражданам на транспорте: опыт организации с привлечением студентов Российского университета транспорта 26

Холиков И. В.
Проектная деятельность студентов как средство научного сопровождения проблем правового обеспечения транспортной безопасности в современных условиях 36

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Бажина М. А.
К вопросу о систематизации транспортного законодательства Российской Федерации 42

Ирошников Д. В.
Правовая культура и безопасность: некоторые аспекты соотношения 53

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Бегишев И. Р.
Ответственность за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами: комплексно-юридические аспекты 68

Борисова С. В.
Правовое регулирование подрядных отношений на железнодорожном транспорте с использованием интеллектуальной собственности 75

Колодяжный К. Н.
Юридическая природа договора перевозки грузов железнодорожным транспортом 85

Тарасенко З. А.
Учет залога (регистрация уведомлений о залоге) транспортного средства как одно из значимых нотариальных действий 92

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Лобачева Г. К., Никонович С. Л., Кайргалиев Д. В.
Эффективность и перспективы развития криминалистической экспертизы резин при расследовании дорожно-транспортных происшествий.....100

Мажинский Р. А.
Проблемы выявления угонов автотранспортных средств каршеринга, совершенных несовершеннолетними с использованием чужого или поддельного аккаунта.....105

Фадеев И. А.
Наделение следователя правом производства дознания 113

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Жариков М. В., Шатская И. И.
Транспортно-инфраструктурные аспекты организации и сопровождения туриндустрии в период коронакризиса 120

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Гундерич Г. А., Латышева Е. В.
Роль и перспективы искусственного интеллекта в сфере документооборота транспортных организаций 135

Кобзева Е. И., Ушакова Е. В., Ткаченко Д. Г.
Внедрение и совершенствование правового регулирования цифровых технологий в транспортную систему Российской Федерации 146

Пименов А. Н., Эфендиев Т. С.
Актуальные проблемы биометрической идентификации на транспорте.....155

Харланов Р. Л.
Роль государства в обеспечении безопасности критической информационной инфраструктуры на транспорте.....161

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Лисеенко В. И., Ищенко В. Н.
Конструкция выхлопных систем автомобилей как причина дорожно-транспортных происшествий в зимних условиях: нужны поправки в Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств».....168

Семенов С. А.
Перечень охраняемых ведомственной охраной объектов транспортной инфраструктуры через призму обязательных требований.....174

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Волкова Е. А.
Особенности исторического развития стратегических акционерных обществ (на материалах железнодорожной отрасли) 185

РЕЦЕНЗИИ

Багреева Е. Г.
Рецензия на монографию Грувер Н. В., Землина А. И. и Холикова И. В. «Правовые проблемы и организационно-педагогические условия реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности в процессе подготовки специалистов в области юриспруденции 195

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность».....201

Contents

TRANSPORT SECURITY IN PROFESSIONAL EDUCATION

Dukhno Nikolay Al.
The reasons for the transport education development 13

Zemlina Olga M., Nazarova Regina K.
Volunteer assistance to disabled people and people with limited mobility on transport: the experience with the involvement of students of the Russian University of Transport 26

Kholikov Ivan V.
Project activity of students as a means of scientific support for the issues of the current legal support of transport security 36

THEORY AND METHODOLOGY OF TRANSPORT LAW

Bazhina Mariya An.
On the issue of systematizing of the transport legislation of the Russian Federation 42

Iroshnikov Denis V.
Legal culture and security: some aspects of correlation 53

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Begishev Ildar R.
Liability for the damage caused by unmanned vehicles: complex legal aspects 68

Borisova Svetlana V.
Legal regulation of contracting relations on railway transport using intellectual property 75

Kolodyazhny Konstantin N.
The legal nature of a railway freight contract 85

Tarasenko Zoya An.
Pledge accounts (registration of pledge notices) of a vehicle as one of the significant notarial actions 92

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIMES

Lobacheva Galina K., Nikonovich Sergey L., Kayergaliev Daniyar V.
The efficiency and prospects for the development of forensic examination of rubber while investigating road accidents.....100

Mazhinsky Roman Al.
Problems of detecting car-sharing vehicle thefts committed by minors using a someone's or fake account 105

Fadeev Iliya Al.
Vesting an investigator with the right of inquest 113

INTERNATIONAL TRANSPORT LAW

Zharikov Mikhail V., Shatskaya Irina Iv.
Transport and infrastructure aspects of the organization and support of the tourism industry during the COVID crisis 120

INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY AND SECURITY

Gunderich Galina Al., Latysheva Elena V.
The role and prospects of artificial intelligence in the field of document flow of transport organizations 135

Kobzeva Ekaterina Iv., Ushakova Ekaterina V., Tkachenko Dmitriy G.
Implementation and improvement of legal regulation of digital technologies in the transport system of the Russian Federation 146

Pimenov Aleksandr N., Efendiev Tahir S.
Urgent problems of biometric identification on transport 155

Kharlanov Roman L.
The role of the state in enforcing security of the critical information infrastructure on transport 161

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Liseenko Viktor Iv., Ishchenko Vadim N.
The design of vehicle exhaust systems as a cause of road traffic accidents in the winter: the necessary amendments to the Technical Regulations of the Customs Union TR CU 018/2011 “On the safety of wheeled vehicles” 168

Semenov Sergey Al.
The list of transport infrastructure objects protected by departmental security through the mandatory requirements 174

HISTORY OF TRANSPORT LAW

Volkova Eketerina An.
Features of the historical development of the strategic joint stock companies (based on the materials of the railway industry) 185

REVIEWS

Bagreeva Elena G.
Review of the monograph by N. V. Gruver, A. I. Zemlin and I. V. Kholikov “Legal Problems and Organizational and Pedagogical Conditions for Realizing the Integration Potential.....195

Requirements for the materials submitted for publication in the journal “Transport law and security” 201

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 378:656

© Духно Николай Алексеевич
— доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации

Причины, побуждающие развитие транспортного образования

Аннотация. Особые свойства транспортной отрасли являются основным фактором, требующим становления транспортного образования, содержание и форма которого может обеспечить подготовку специалистов по востребованным транспортным профессиям. Транспортное образование представляет собой особый вид образовательной деятельности, обладающей свойствами воспитания транспортников, и может полноценно развиваться, если укрепление связи между транспортными вузами и практическими подразделениями транспортного комплекса станет осуществляться под управлением единого органа исполнительной власти в сфере транспорта. Недостатки отечественного образования препятствуют воспитанию транспортников и ведут к причинению убытков, путь избавления от которых — это развитие транспортного образования по новому пути, предложенному автором. Транспортное образование, с новым его содержанием, может стать основным средством воспитания истинных специалистов, способных достигать цели, поставленные в государственных программных документах.

Ключевые слова: транспортное образование; транспортные вузы; транспортные школы; транспортная практика; транспортные профессии; система образования.

© Nikolay Al. Dukhno
— Doctor of Law, professor, Director of the Law Institute of the Russian University of Transport , honorary worker of higher education of the Russian Federation

The reasons for the transport education development

Abstract. The special properties of the transport industry are the main factor that requires the formation of transport education, the content and form of which can provide training for specialists in the demanded transport professions. Transport education is a special type of educational activity that has the properties of educating transport workers, and can be fully developed if the strengthening of communication between transport universities and practical units of the transport complex will be carried out under the control of a single executive authority in the field of transport. The shortcomings of domestic education impede the education of transport workers and result in losses. The way to get rid of them is the development of transport education according to the new way proposed by the author of the current paper. Transport education, with its new content, can become the main means of educating true specialists capable of achieving the goals set in state program documents.

Keywords: transport education; transport universities; transport schools; transport practice; transport professions; education system.

Появление необходимости в становлении транспортного образования вызвано особенностями транспорта и его значимостью для всех других секторов экономики и иных сфер деятельности [1, стр. 9—10; 17, стр. 286—287]. Транспорт — это инструмент транспортной деятельности, интегрирующей все сферы жизни человека, общества, государства, в достижении поставленных целей. От состояния транспорта зависит качество жизни народа, прочность экономики страны, безопасность во всех сферах деятельности общества и государства. Транспорт составляет основное звено всей цепи личной, общественной и государственной деятельности в решении громоздких задач, конечной целью которых является обеспечение достойной, полноценной и здоровой жизни каждого человека. Гиперотрасль, какой является транспорт, обусловливает необходимость устанавливать повышенные требования к ее развитию, содержанию и эксплуатации. Все эти функциональные задачи могут успешно решаться только тогда, когда транспортная отрасль полностью будет обеспечена высокопрофессиональными специалистами [10]. Целью транспортного образования является обеспечение всех структур транспортного комплекса профессионалами высокого уровня. Возникающие проблемы подготовки специалистов, востребованных транспортной отраслью, остаются не решенными [16]. Сложившаяся практика замещения вакантных должностей в структурах транспортного комплекса не отражает научного подхода в решении этих важных вопросов. Существующие методики оценки работника при приеме его на работу трудно признать гарантированными мерами по определению личностных и профессиональных качеств, достаточных для выполнения возложенных обязанностей по занимаемой должности. Возникающие

трудности в подборе и приеме на работу нужного специалиста побуждают к сближению транспортной науки с транспортной практикой. Плодотворные способы взаимного сближения транспортной науки с транспортной практикой формируются в системе транспортного образования.

Специалисты транспорта — это личности, владеющие транспортными профессиями. К ним предъявляются требования, связанные с большим объемом знаний, выражающих специфику вида транспорта, и группой задач, которые требуют профессиональных компетенций для их решения.

Транспортные профессии следует замещать суперспециалистами, владеющими комплексными знаниями и способностями быть профессионалом в транспортной деятельности. Транспортные профессии адаптируются под виды транспортной деятельности, учитывая их особенности. Повышенные требования к специалистам транспорта обусловливаются усиленными мерами по обеспечению безопасности транспорта со всеми ее проявлениями при осуществлении транспортных услуг. Специфика транспортных компетенций, которыми обязан владеть специалист транспорта, должна выражаться в требованиях каждой транспортной профессии. К отдельным категориям профессий такие требования установлены [см. Профессиональные и квалификационные требования, предъявляемые при осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, указанных в абзаце первом пункта 2 статьи 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», утвержденные приказом Минтранса России от 31 июля 2020 г. № 282; Перечень профессий и должностей, связанных с организацией дорожного движения, утвержденный приказом Минтранса России от 28 июля 2020 г. № 260], но их следует развивать применительно к каждой профессии, необходимой транспорту, для его полноценного функционирования [например, требования предъявляются к следующим профессиям и должностям работников: водитель транспортного средства категорий «В», «ВЕ» (включая водителя легкового такси); водитель транспортного средства категорий «С», «С1», «СЕ», «С1Е» ... специалист, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения; консультант по вопросам безопасности перевозки опасных грузов]. Транспортные профессии составляют базу требований, которые становятся ориентирами развития транспортного образования. Базу требований ко всем транспортным профессиям нужно создавать и обогащать новыми критериями, основанными на научных исследованиях. Транспортные профессии следует представлять как профессии с повышенными требованиями, реализацию которых можно осуществлять при определенных условиях, обеспечивающих безопасность и уют на транспорте. Подготовка таких профессионалов может осуществляться в системе транспортного образования. Оно интегрирует в себе все инструменты и средства, необходимые в воспитании транспортников.

Развитие транспортного образования по пути освоения транспортных профессий и подготовки по ним востребованных специалистов, побуждается транспортной отраслью и ее значимостью в достойной жизни нашей страны.

Освоение транспортных профессий даст положительный результат при условии тесного сближения теоретического обучения с транспортной практикой, где теоретические знания воплощаются в транспортные компетенции. Система методов подготовки специалистов по транспортным профессиям подчиняется виду транспорта и задачам, под решение которых требуется готовить профессионалов. Научная методология разработки методов обучения будущих транспортников проходит свое становление в транспортных вузах. Они в тесной связи с транспортными организациями используют обоснованные требования транспортной практики, интегрируя науку с практическими задачами, создают учебные материалы и разрабатывают методики обучения [6]. Насыщенность учебного процесса транспортной тематикой протекает в условиях полезного сочетания ученых и практиков от структур транспортного комплекса. В учебном процессе, оторванном от транспорта, невозможно постичь особенности транспортной деятельности, и специалисты с пробелами знаний не могут приобрести транспортные компетенции. Попустительством следует признать деятельность по привлечению к работе на транспорте специалистов, которые не приобрели в процессе обучения транспортных компетенций. Любая оплошность специалиста транспорта ведет к опасности и причинению вреда. Комфортность, безопасность транспорта, качественное решение транспортных задач, все это решается работниками транспорта. Лучшие методы их подготовки разрабатываются и осваиваются транспортным образованием [3]. Высокая значимость транспортного образования, как основного средства обучения специалистов в области подготовки летного состава воздушных судов, авиационно-технического персонала и персонала, обеспечивающего организацию воздушного движения, а также в области подготовки плавательного состава судов, подготовки специалистов для других видов транспорта, отмечается Минтрансом России [https://mintrans.gov.ru/ministry/transport-education/list-institutions/statistics]. Транспортное образование будет всегда полезным при развитии его в направлении постоянного повышения потенциала транспортной науки и удачном воплощении ее в подготовку специалистов транспорта.

Минтранс России является главным субъектом, ответственным за состояние транспорта и за его способность решать поставленные ему задачи. Этот субъект исполнительной власти федерального уровня, заботясь о состоянии всего транспорта, обязан обладать полномочиями по управлению транспортным образованием, формирующимся под его указаниями и контролем. Заинтересованность Минтранса России в

развитии транспортного образования обусловливается потребностью воспринимать его таким, каким отраслевое образование может удовлетворять подготовку специалистов, способных обеспечить решение всех транспортных задач [4]. Многочисленность государственных и целевых ведомственных программ может успешно решаться и достигать поставленных целей, когда во всех структурах транспортного комплекса будут трудиться профессионалы высокого уровня. По оценке Минтранса России, среднесписочная численность работников крупных и средних организаций транспортного комплекса на июнь 2020 г. составила 1 917 619 человек [https://mintrans.gov.ru/documents?type=7&page=8]. Это огромное число специалистов, разных профессий, занимающих разные должности. Не умоляя их способности в решении поставленных перед ними задач, можно предположить, сколько труда положено в формирование транспортного мировоззрения, особенно тем из них, кто не прошел обучение в транспортных вузах. Полученные знания и навыки за пределами транспортного образования оказываются недостаточными для получения продуктивной работы на транспорте [5]. В практических подразделениях, куда пришли трудиться выпускники учебных заведений, не связанных с транспортом, предпринимаются меры по привитию им транспортных компетенций. Для этого нужно и время, и дополнительные средства, чтобы специалист стал истинным транспортником. Не всякого человека можно переучить, тем более в условиях, когда от него ожидается результат труда, но он не может его достичь из-за отсутствия необходимых компетенций. Ситуация обостряется тем, что в системе нашего образования сложилось негативное отношение к процессу подготовки молодых людей для поступления и обучения в вузах. Проект «5-100», который был запущен в 2012 г. для повышения конкурентоспособности российских вузов в мире, не достиг своей цели. Одна из главных задач Проекта — вхождение пяти российских вузов в сотню лучших университетов в мире, не решена, несмотря на то что на эти цели выделялось около 10 млрд руб. каждый год. Россия не добилась намеченного показателя. В 2019 г. по основным рейтингам в первую сотню вошел только МГУ [https://rossaprimavera.ru/news/7b1b1663]. Общие недостатки образования и отсутствие отлаженной системы транспортного образования является фактором, порождающим проблемы в кадрах транспорта.

Транспорт будет обречен на провал в своем развитии, поставленные директивными решениями задачи окажутся не выполненными, если не будет сделана ставка на развитие качественного транспортного образования [14]. Для успешного вывода на новый высокий уровень системы транспортного образования, требуется принятие комплекса мер и воплощение их в практику развития транспортного образования. Полезным может оказаться разработка и принятие директивного документа на уровне решения Правительства РФ о наделении Минтранса

России полномочиями по управлению развитием транспортного образования [при Минтрансе России создан Координационный совет по транспортному образованию, который является совещательным органом Министерства в сфере формирования и практической реализации отраслевой политики транспортного образования, осуществляемой совместно со всеми ректорами транспортных вузов и крупнейшими работодателями транспортной отрасли // https://mintrans.gov.ru/ministry/transport-education/list-institutions/statistics]. Новые полномочия Минтранса России повлекут за собой ряд организационных мер и принятия новых нормативных правовых документов по созданию и развитию системы транспортного образования. Специально созданный Департамент транспортного образования в Минтрансе России, совместно с транспортными вузами, мог бы организовать работу по структуризации транспортных профессий и разработке требований, выражающих сущность каждой транспортной профессии. Ученые транспортных вузов совместно с ведущими работниками структур транспортного комплекса способны будут провести научные исследования, подготовить на основе полученных выводов заключения по состоянию существующих транспортных профессий и предложить обоснованный перечень новых транспортных профессий с обязательными требованиями к ним [11]. После их оценки и широкого обсуждения в кругу авторитетных специалистов транспорта новый перечень транспортных профессий целесообразно утвердить приказом Министра транспорта России и принять его как ориентир в разработке новых транспортных образовательных стандартов по всем уровням высшего образования. Требования к транспортным профессиям полнее всего может сформулировать то ведомство, которое несет ответственность за практику внедрения таких профессий, развивающуюся по пути достижения цели, поставленной транспорту. Под управлением Минтранса России быстрее станут находиться способы, соединяющие транспортную науку с транспортной практикой в решении задач подготовки нужных отрасли специалистов.

Соединяя транспортную науку с транспортной практикой и создавая условия для развития и укрепления таких связей, Минтранс России тем самым способствует становлению транспортного образования по пути, указанному в его нормативных правовых документах. Объединенные одной целью в развитии транспорта высокопрофессиональными специалистами, транспортные вузы и практические организации транспортного комплекса окажутся в новых более удобных условиях, лишенных лишних бюрократических процедур, длинного коридора чиновников в согласовании массы документов, и станут благодарны Минтрансу за его содействие в подготовке специалистов транспорта нового поколения.

В существующих транспортных вузах накопилось немало ценных научных достижений, и теперь их следует использовать более целенаправленно и полно [14]. Для этого требуется провести экспертизу транспортной науки и оценить ее возможности в направлении подготовки на ее основе нового поколения специалистов транспорта. Сейчас коэффициент использования и применения транспортной науки не высок. Далеко не вся наука используется для подготовки специалистов транспорта. Причиной такого явления остается уклонение структурных подразделений транспортного комплекса от транспортных вузов. Сложилась парадоксальная картина, в которой видно, как разорваны связи между транспортной наукой и подготовкой востребованных отраслью специалистов. В транспортные организации идет немалый поток специалистов, которые были подготовлены нетранспортными вузами. Таких специалистов требуется переучивать. Затраты на подготовку специалистов растут, а качество их не повышается. Нанесенные транспорту убытки не восполнятся до тех пор, пока в отрасли не станут трудиться полноценные специалисты с высоким нравственным мировоззрением и грамотными транспортными компетенциями.

Отсутствие единого центра управления подготовкой специалистов транспорта порождает много трудностей и причиняет вред экономике. В отрасль приходят либо специалисты, подготовленные не в транспортных вузах, либо специалисты, которые прошли обучение в транспортных вузах, но получили подготовку не ту, которая нужна транспортным работодателям. То и другое приводит к затратам на обучение, результат которого оказывается неудовлетворительным. Образование, на которое идут затраты, но получаемый результат не удовлетворяет работодателей, невозможно признавать хорошим. Требуется укрепление связи науки и транспортной практики в сфере подготовки специалистов транспорта [7, стр. 6—7; 9, стр. 280—282]. Подготовленные специалисты не могут устроиться на работу по своим профессиям, и вынуждены переучиваться. Управление транспортным образованием могло бы осуществляться Минтрансом России. В управленческой деятельности, Минтранс укрепит связи транспортной практики с транспортным образованием, создаст условия их единства.

Ритмичность и полноценность управленческой деятельности даст ожидаемый результат, когда в Минтрансе будет создан новый Департамент транспортного образования, который будет наделен полномочиями управлять транспортным образованием, планировать его развитие, организовывать работу: по разработке требований к транспортным профессиям, классификаторов профессий, критериев определяющих уровень образования к определенным категориям транспортных профессий; по обоснованию системы транспортного образования; по планированию подготовки специалистов с определенными транспортными профессиями; по разработке критериев

контроля транспортного образования и многие другие вопросы, решение которых будет направлено на развитие и функционирование транспортного образования. Вне управления транспортное образование будет развиваться стихийно, без нацеленности на подготовку необходимых транспорту специалистов, и без понимания сроков, их количества. Устойчивый, профессиональный и постоянный характер управленческой деятельности и контроля за развитием и функционированием транспортного образования будет способствовать обеспечению транспорта нужными профессионалами, избавит от необоснованных расходов на подготовку невостребованных специалистов. В нашей стране принято и продолжает нарастать большое количество разнообразных правовых документов, где прописаны важные указания, положения, требования о путях и способах развития транспортного образования [13].

В Государственной программе Российской Федерации «Развитие образования», утвержденной постановлением Правительства РФ от 26 декабря 2017 г. № 1642, определены требования по достижению цели: подготовить воспитанных, гармонично развитых и социально ответственных личностей на основе духовно-нравственных ценностей народов Российской Федерации, исторических и национально-культурных традиций. В Перечне соисполнителей и участников Программы указан Минтранс России, Росавиация, Росжелдор, Росморречфлот. Все они обязаны принимать участие в реализации Подпрограммы «Развитие среднего профессионального и дополнительного профессионального образования». Кроме того, Росжелдор участвует в реализации Подпрограммы «Развитие дополнительного образования детей и реализация мероприятий молодежной политики». Работа в этом направлении ведется, не предаваясь анализу достигнутого, полезно будет эту деятельность развивать в целях создания условий для воспитания личностей с устойчивым нравственным мировоззрением, устремленным к освоению транспортных профессий. Понимание недостатков нашего образования, выраженного в емком определении академика Российской академии наук Н. Н. Моисеева: «…если мы серьезно вдумаемся в содержание и методы современного образования, то легко обнаружим несоответствие существующих традиций в образовании, прежде всего в университетском образовании, потребностям сегодняшнего дня. И этот кризис, может быть, наиболее опасный из всей совокупности современных кризисов» [itmathrepetitor.ru›n-n-moiseev…sovremennogo-obraz/], побуждает к поиску новых путей развития образования.

Невежество человека рождает опасность применения полученных знаний в области технологий. В транспортной сфере эта опасность грозит нанесению непоправимого и не возмещаемого вреда всему обществу. Воспитанность транспортника — это первейшая задача транспортного образования [12, стр. 33—34]. Процесс воспитания специалистов

транспорта даст благотворный результат, если он начнется со школьного обучения. Но школа нужна другая, не обычная, а специализированная, способная воспитать в молодом поколении высокое нравственное мировоззрение и дать основы знаний, пробуждающих увлеченность к транспортным профессиям [2]. Настало время, когда возникла острая потребность в создании транспортных школ. Это школы нового поколения, и в них предстоит преодолеть барьер, разделяющий гуманитарное и техническое мышление. Об опасности, образующейся между гуманитарным и естественнонаучным образованием, указывал в 1950-х гг. ученый физик Чарльз Перси Сноу [http://elib.ict.nsc.ru/jspui/handle/ICT/950]. Он первым заметил причину раздвоения культуры мышления, предвидя угрозу, которая надвигается в результате отделения гуманитарного от технического образования. Более того, он обращал наше внимание на то, что возникают две разные культуры и два разных образа мышления. Только проникновение одного в другое, основанное на фундаментальной науке, может служить достойным методом воспитания человека с полноценным мировоззрением. Началом воспитания специалистов транспорта является не момент поступления человека в транспортный вуз, а более ранние периоды, на этапах формирования личностных качеств. Ценность транспортных школ даст положительное ощущение, когда они в своем становлении будут исходить из следующих основных положений.

1. Образование в транспортной школе следует основывать на фундаментальности и приспособленности знаний к транспортной отрасли. В фундаментальности знания складываться мировоззрение, устремленное к постоянному усердию изменить себя и природу, свое поведение так, чтобы проявлять заботу о человеке и сохранить его на планете [статья Н. Н. Моисеева опубликована в журнале «Наука и жизнь», 1997 год.], создавая условия достойной жизни. В процессе обучения школьника «необходимо выделить рациональное ядро мировоззрения», оно становится прочным фундаментом мыслительной деятельности, на которую он сможет надежно опереться в своей практической деятельности. Обязательно следует изучать историю транспорта России и получить знания, формирующие представление об эпохах возникновения первых транспортных средств и путей сообщения, как необходимого способа развития человека и удовлетворения его потребностей. Выпускники транспортных школ должны получить системное представление о транспорте и иметь знания, убеждающие их в необходимости продолжать обучение в транспортных вузах.

2. Методику школьного обучения следует развивать так, чтобы она могла мотивировать молодое поколение к непрерывному обучению в системе транспортного образования [8]. Непременным условием обучения в транспортной школе является обязательное участие в учебном процессе

преподавателей транспортных вузов и опытных практиков из структур транспортного комплекса.

3. Другие условия нужно создавать так, чтобы общая школьная атмосфера могла учитывать индивидуальные особенности каждого школьника и направлять его способности в русло, которое будет устремлять обучение к достижению поставленных целей.

4. Транспортная школа обязана формировать воспитывающее обучение, направленное на формирование высоконравственной личности, как основы для выбора пути освоения избранной транспортной профессии.

5. Транспортная школа обязана разрабатывать и внедрять методики дифференцированного подхода к школьникам и помогать им выбрать траекторию своего обучения в освоении желанной каждому транспортной профессии. Для одних может быть предпочтительней идти по пути освоения среднего профессионального образования, а потом продолжать учиться по программам высшего образования. Другим будет удобно сразу поступать в транспортный вуз на высшее образование.

Хорошо организованная транспортная школа воспитает выпускников, которые будут готовы к поступлению в те транспортные образовательные вузы, где имеются программы, удовлетворяющие их желание на освоение избранной транспортной профессии. Выпускники транспортных школ — это потенциальные студенты транспортных вузов. Создание такой системы транспортного образования увеличивает время воспитания транспортников, сосредоточивает полезные силы и средства на их концентрации, интегрировании в направлении высокого нравственного и профессионально транспортного мировоззрения [6].

Выводы:

1. Транспорт является гиперотраслью, развитие и функционирование его достигнет безопасного и комфортного состояния, когда сотрудники будут успешно владеть транспортными профессиями.

2. Требования к транспортным профессиям формируются в транспортной практике на основе транспортной науки.

3. Недостатки в сфере образования побуждают транспортную отрасль к формированию транспортного образования на принципах, подчиненных удовлетворению транспорта в специалистах, владеющих транспортными профессиями.

4. Способы развития и функционирования транспортного образования достигнут своей цели, когда системой транспортного образования будет управлять исполнительный орган федеральной власти, ответственный за развитие, содержание и функционирование транспорта. На данном этапе это Минтранс России.

5. Управление транспортным образованием станет плодотворным при следующих условиях:

— разработка и принятие нормативных правовых документов, достаточных для регулирования отношений в сфере транспортного образования;

— разработка требований к транспортным профессиям и их классификация;

— развитие системы транспортного образования, обеспечивающей подготовку специалистов по всем транспортным профессиям; закрепление уровней образования за соответствующими образовательными организациями, входящими в систему транспортного образования;

— обеспечение транспортного образования материально-технической, информационной и кадровой базой, соответствующей уровню передовых технологий и требованиям к развитию науки, методики и учебного процесса;

— развитие системы самоконтроля и контроля подготовки и реализации образовательных программ всех видов и уровней транспортного образования.

Литература

1. Айдаров, Т. А. Роль транспорта в экономике / Т. А. Айдаров, Р. М. Кураев, Г. М. Жанабаева // Вестник научных конференций. — 2016. — № 10-1 (14).
2. Вашкевич, А. В. Интеграция основного, дополнительного и вузовского образования как фактор воспитания транспортной культуры учащихся / А. В. Вашкевич, Е. И. Толочко // Вестник НЦБЖД. — 2013. — № 1 (15). — С. 54—64.
3. Добровольский, А. В. К истокам транспортного образования в Сибири: НОПИТ — НИВИТ / А. В. Добровольский, А. Л. Манаков // Вопросы новой экономики. — 2019. — № 4 (52). — С. 4—11.
4. Дроздова, И. И. Оценка качества транспортного образования / И. И. Дроздова, Г. В. Бубнова // Современное образование: содержание, технологии, качество. — 2011. — Т. 1.
5. Дьякова, Т. Ю. Повышение эффективности транспортного образования // Вестник современных исследований. — 2018. — № 12.8 (27).
6. Жарикова, Е. Г. Роль отраслевого образования в системе подготовки специалистов для транспортной отрасли // Профессиональное образование в современном мире. — 2015. — № 4 (19). — С. 170—179.
7. Зайко, Т. И. Сочетание фундаментальных знаний и практических навыков в транспортном образовании / Т. И. Зайко, А. В. Жаров // Аккредитация в образовании. — 2019. — № 3 (111).
8. Зеркин, Д. Г. Система образования — как основной инструмент повышения безопасности дорожного движения транспортными средствами / Д. Г. Зеркин, А. Ю. Фомин, В. В. Эйсмунт // Chronos. — 2020. — № 3 (42). — С. 31—34.
9. Клименков, А. Н. Транспортное образование: Проблемы и перспективы развития // Вестник Саратовского государственного технического университета. — 2013. — Т. 2. — № 2 (71).
10. Климов, А. А. Цифровые технологии, навыки, инженерное образование для транспортной отрасли и технологии образования / А. А. Климов, В. П. Куприяновский, И. А. Соколов, Е. Ю. Заречкин, Ю. В. Куприяновская //

International Journal of Open Information Technologies. — 2019. — Т. 7. — № 10. — С. 98—127.
11. Козырев, В. А. Управление качеством образования инженеров транспортной сферы / В. А. Козырев, В. В. Глущенко, Н. Е. Вавилов // Бюллетень науки и практики. — 2016. — № 6 (7). — С. 400—412.
12. Кондрашова, Е. В. Повышение эффективности системы транспортного образования / Е. В. Кондрашова, С. В. Меркулов, О. В. Свиридов // Вестник НЦБЖД. — 2009. — № 2.
13. Король, Р. Г. Нормативно-правовое регулирование и задачи развития транспортного образования в Российской Федерации // Юридический факт. — 2020. — № 86. — С. 41—45.
14. Левин, Б. Стратегия опережающего развития транспортного образования // Транспортная стратегия — XXI век. — 2015. — № 30.
15. Левин, Б. Транспортные вузы России: Твердый курс на интернационализацию образования // Транспортная стратегия — XXI век. — 2015. — № 28.
16. Манаков, А. Л. Интеграция образования, науки и производства по модели «ФАБРИКА ЗНАНИЙ» (на практике транспортной отрасли) / А. Л. Манаков, В. И. Хабаров, И. С. Волегжанина // Качество. Инновации. Образование. — 2019. — № 5 (163). — С. 12—19.
17. Поваров, Г. В. Роль транспорта в экономике России / Г. В. Поваров, А. В. Селезнева // Транспортное дело России. — 2015. — № 6.

References

1. Aydarov, T. A. Rol' transporta v ekonomike [The role of transport in the economy]/ T. A. Aydarov, R. M. Kurayev, G. M. Zhanabayeva // Vestnik nauchnykh konferentsiy. — 2016. — № 10-1 (14).
2. Vashkevich, A. V. Integratsiya osnovnogo, dopolnitel'nogo i vuzovskogo obrazovaniya kak faktor vospitaniya transportnoy kul'tury uchashchikhsya [Integration of basic, additional and higher education as a factor in educating students' transport culture]/ A. V. Vashkevich, Ye. I. Tolochko // Vestnik NTSBZHD. — 2013. — № 1 (15). — S. 54—64.
3. Dobrovol'skiy, A. V. K istokam transportnogo obrazovaniya v Sibiri [To the origins of transport education in Siberia]: NOPIT — NIVIT / A. V. Dobrovol'skiy, A. L. Manakov // Voprosy novoy ekonomiki. — 2019. — № 4 (52). — S. 4—11.
4. Drozdova, I. I. Otsenka kachestva transportnogo obrazovaniya [Assessment of the quality of transport education] / I. I. Drozdova, G. V. Bubnova // Sovremennoye obrazovaniye: soderzhaniye, tekhnologii, kachestvo. — 2011. — T. 1.
5. D'yakova, T. YU. Povysheniye effektivnosti transportnogo obrazovaniya [Improving the efficiency of transport education] // Vestnik sovremennykh issledovaniy. — 2018. — № 12.8 (27).
6. Zharikova, Ye. G. Rol' otraslevogo obrazovaniya v sisteme podgotovki spetsialistov dlya transportnoy otrasli [The role of industry education in the system of training specialists for the transport industry] // Professional'noye obrazovaniye v sovremennom mire. — 2015. — № 4 (19). — S. 170—179.
7. Zayko, T. I. Sochetaniye fundamental'nykh znaniy i prakticheskikh navykov v transportnom obrazovanii [Combination of fundamental knowledge and practical skills in transport education] / T. I. Zayko, A. V. Zharov // Akkreditatsiya v obrazovanii. — 2019. — № 3 (111).
8. Zerkin, D. G. Sistema obrazovaniya — kak osnovnoy instrument povysheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya transportnymi sredstvami [The education

system - as the main tool for improving road safety by vehicles]/ D. G. Zerkin, A. YU. Fomin, V. V. Eysmunt // Chronos. — 2020. — № 3 (42). — S. 31—34.
9. Klimenkov, A. N. Transportnoye obrazovaniye: Problemy i perspektivy razvitiya [Transport education: Problems and prospects of development] // Vestnik Saratovskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. — 2013. — T. 2. — № 2 (71).
10. Klimov, A. A. Tsifrovyye tekhnologii, navyki, inzhenernoye obrazovaniye dlya transportnoy otrasli i tekhnologii obrazovaniya [Digital technologies, skills, engineering education for the transport industry and education technologies] / A. A. Klimov, V. P. Kupriyanovskiy, I. A. Sokolov, Ye. YU. Zarechkin, YU. V. Kupriyanovskaya // International Journal of Open Information Technologies. — 2019. — T. 7. — № 10. — S. 98—127.
11. Kozyrev, V. A. Upravleniye kachestvom obrazovaniya inzhenerov transportnoy sfery [Quality management of education of transport engineers]/ V. A. Kozyrev, V. V. Glushchenko, N. Ye. Vavilov // Byulleten' nauki i praktiki. — 2016. — № 6 (7). — S. 400—412.
12. Kondrashova, Ye. V. Povysheniye effektivnosti sistemy transportnogo obrazovaniya [Improving the efficiency of the transport education system] / Ye. V. Kondrashova, S. V. Merkulov, O. V. Sviridov // Vestnik NTSBZHD. — 2009. — № 2.
13. Korol', R. G. Normativno-pravovoye regulirovaniye i zadachi razvitiya transportnogo obrazovaniya v Rossiyskoy Federatsii [Normative legal regulation and tasks of development of transport education in the Russian Federation]// Yuridicheskiy fakt. — 2020. — № 86. — S. 41—45.
14. Levin, B. Strategiya operezhayushchego razvitiya transportnogo obrazovaniya [Strategy of advanced development of transport education] // Transportnaya strategiya — XXI vek. — 2015. — № 30.
15. Levin, B. Transportnyye vuzy Rossii: Tverdyy kurs na internatsionalizatsiyu obrazovaniya [Transport universities in Russia: A firm course towards the internationalization of education] // Transportnaya strategiya — XXI vek. — 2015. — № 28.
16. Manakov, A. L. Integratsiya obrazovaniya, nauki i proizvodstva po modeli «FABRIKA ZNANIY» (na praktike transportnoy otrasli) [Integration of education, science and production according to the "FACTORY OF KNOWLEDGE" model (in practice of the transport industry)]/ A. L. Manakov, V. I. Khabarov, I. S. Volegzhanina // Kachestvo. Innovatsii. Obrazovaniye. — 2019. — № 5 (163). — S. 12—19.
17. Povarov, G. V. Rol' transporta v ekonomike Rossii [The role of transport in the Russian economy] / G. V. Povarov, A. V. Selezneva // Transportnoye delo Rossii. — 2015. — № 6.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 355.097.2:656

© Землина Ольга Михайловна
— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник высшего профессионального образования
Zemlin.Aldr@yandex.ru

© Назарова Регина Константиновна
— специалист Ресурсного учебно-методического центра по обучению инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья, директор Центра по социальной и молодежной политике Российского университета транспорта (МИИТ)
regina-nazarova@rambler.ru

Волонтерская помощь инвалидам и маломобильным гражданам на транспорте: опыт организации с привлечением студентов Российского университета транспорта

Аннотация. В статье с применением методов системно-правового подхода рассматриваются актуальные вопросы вовлечения в волонтерскую деятельность студентов Российского университета транспорта, организации работы по их привлечению к оказанию помощи инвалидам и маломобильным гражданам на транспорте. В статье уделено существенное внимание анализу механизма и способов реализации потенциала волонтерского движения с точки зрения возможностей формирования у студентов социально-значимых качеств, ценностных ориентаций, соответствующих потребностям общества и задачам развития транспортного комплекса, а также навыков правокультурного поведения специалистов на транспорте. В статье обосновывается вывод о необходимости использования возможностей волонтерства в качестве средства саморазвития личности обучающегося. Изучение опыта работы созданного и действующего на базе Российского университета транспорта Ресурсного учебно-методического центра по обучению инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья изучены направления повышения эффективности деятельности по созданию условий доступности высшего образования для лиц с ограниченными

возможностями здоровья, содействия их дальнейшему трудоустройству. Социологический анализ позволил выявить и оценить уровень мотивации и заинтересованности участников волонтерского движения в обучении по реализуемым в Российском университете транспорта программам, на основании чего сделаны соответствующие выводы относительно побудительных мотивов обучающихся, в числе которых, как это обосновано по результатам социологического исследования, наиболее значимыми и распространенными являются желание помогать людям, чувствовать себя нужными, а также стремление к освоению новых навыков и приобретению умений, что в полной мере соответствует требованиям к результатам образовательного процесса в Российском университете транспорта. В полной мере это относится и к такому направлению, как помощь волонтеров в обеспечении мобильности инвалидов на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта. По результатам исследования сделан вывод о значимости привлечения студентов Российского университета транспорта к участию в волонтерском движении для реализации задач, поставленных в Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 6 февраля 2021 г. № 255-р

Ключевые слова: волонтерство; саморазвитие личности; ресурсный центр; помощь инвалидам и маломобильным гражданам; железнодорожный транспорт; мобильность; молодежное движение.

© Olga M. Zemlina
— Candidate of Law, docent, associate professor
of the department ‘Transport Law’ of the Law Institute
of the Russian University of Transport , honored worker
of high professional education

© Regina K. Nazarova
— specialist of the Resource Training and Methodological Center
for the training of disabled people and persons with disabilities,
Director of the Social and Youth Policy Center
of the Russian University of Transport

Volunteer assistance to disabled people and people with limited mobility on transport: the experience with the involvement of students of the Russian University of Transport

Abstract. The current paper, using the methods of the systemic legal approach, has considered the topical issues of involving students of the Russian

University of Transport in volunteering, motivating them in providing assistance to disabled people and people with limited mobility on transport. The paper pays significant attention to the analysis of the mechanism and methods of realizing the potential of the volunteer movement from the point of view of the possibilities for the formation of socially significant qualities in students, value orientations that correspond to the needs of society and the tasks of the development of the transport complex, as well as the skills of legal and cultural behavior of transport specialists. The paper substantiates the conclusion about the need to use the opportunities of volunteering as a means of self-development of the student's personality. There has been studied the work experience of the established 'Resource Training and Methodological Center for the Training of Disabled People and Persons with Disabilities', operating on the basis of the Russian University of Transport, the directions of increasing the efficiency of activities to create conditions for the accessibility of higher education for people with disabilities, and promoting their further employment. Sociological analysis made it possible to identify and assess the level of motivation and interest of participants in the volunteering in training under the programs implemented at the Russian University of Transport. Due to it there were drawn appropriate conclusions regarding the incentives of students, including the most significant and widespread desire to help people, the wish to feel needed, the desire to master new skills and acquire skills, which fully meets the requirements for the results of the educational process at the Russian University of Transport. This fully applies to such an area as the assistance of volunteers in ensuring the mobility of people with disabilities at railway infrastructure facilities. Based on the results of the study, there has been concluded that it is important to attract students of the Russian University of Transport to participate in the volunteering for the implementation of the tasks set in the Concept for training personnel for the transport complex until 2035, approved by the order of the Government of the Russian Federation of February 6, 2021 No. 255-r.

Keywords: volunteering; self-development of personality; resource center; assistance to disabled people and people with limited mobility; railway transport; mobility; youth movement.

Вполне обоснованно отмечается, что «добровольческая деятельность (волонтерское движение) — неотъемлемый элемент современного общества, поскольку в самом общем виде является безвозмездной деятельностью, направленной на служение людям, обществу, государству. В условиях, когда государственные органы не в состоянии самостоятельно справиться с социальными проблемами в условиях увеличения числа нуждающихся в социальной помощи, возрастает роль благотворительной деятельности [4, стр. 6].

В процессе волонтерской деятельности человек совершенствуется нравственно, учится общению, взаимодействию, сотрудничеству и гуманности. Так как волонтерская деятельность носит активный и творческий характер, молодежь получает возможность проявить себя, помогает сформировать отношение к происходящему вокруг, в том числе в политической жизни, выработать активную гражданскую позицию. Серьезной проблемой социальной защищенности молодежи остается проблема молодых инвалидов, семей с инвалидами.

На сегодняшний день в России насчитывается 10 млн инвалидов (около 7% населения). Среди них очень много молодых людей и детей. Наряду с ростом численности инвалидов прослеживаются тенденции качественных изменений их состава. В обществе вызывает озабоченность увеличение числа инвалидов среди лиц трудоспособного возраста, они составляют 45% от числа первично признанных инвалидами граждан. Вызывает тревогу и то, что, по информации Минздрава России, ежегодно в России рождается 50 тыс. детей — инвалидов с детства. В последние годы наблюдается увеличение численности инвалидов вследствие военной травмы. Инвалиды и семьи, имеющие в своем составе инвалидов (наличие инвалида в семье резко снижает ее жизненный уровень), относятся в нашей стране к одной из наиболее депривированных социальных групп [2].

Существенное значение имеют вопросы использования интеграционного потенциала волонтерской деятельности в образовательной среде в процессе профессиональной подготовки студентов в образовательных организациях, что предопределило интерес целого ряда авторов к указанной проблеме [2; 3; 9, стр. 49—57].

Применительно к сфере транспортного права особый интерес у ученых вызывают такие аспекты, как обеспечение транспортной безопасности [5; 8; 10], формирование правовой культуры и профессиональной компетенции у специалистов на транспорте [1, P. 4961—4965; 6, стр. 403—411], а также помощи инвалидам и маломобильным гражданам на транспорте[3; 4], в том числе с привлечением волонтеров из числа студентов.

В этом ракурсе особый интерес вызывает монография, подготовленная с участием представителей научной школы «Транспортное право», авторы которой обосновали и осуществили экспериментальную проверку спроектированной модели процесса реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности, вкупе с определением организационно-педагогических условий ее успешного функционирования в образовательной среде вуза [3, стр. 8—9].

Следует отметить, что Российская Федерация является участницей Конвенции Организации Объединенных Наций о правах инвалидов 2006 г. и обязана обеспечить доступность студентов-инвалидов к высшему образованию. Организация сети ресурсно-методических центров по

обучению инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья (РУМЦ) на базе российских университетов является следствием выполнения обязательств, взятых Российской Федерацией в связи с подписанием в 2006 г. и ратификацией в 2008 г. указанной выше Конвенции. В России должны быть созданы необходимые условия для устранения любых препятствий для людей с ограниченными возможностями здоровья для обеспечения их права на получение образования и образовательных услуг на всех уровнях [7].

На базе Российского университета транспорта функционирует Ресурсный учебно-методический центр по обучению инвалидов и лиц с ограниченными возможностями здоровья, который обеспечивает создание специальных условий доступности высшего образования для лиц с ограниченными возможностями здоровья, в том числе социокультурную реабилитацию и содействие в трудоустройстве выпускников.

В Российской Федерации программа по созданию РУМЦ на базе российских университетов была запущена в 2016 г. РУМЦ создан как структурное подразделение вуза с целью решения задачи по координации, методической, кадровой и организационной поддержке образовательного процесса для людей с инвалидностью и ограниченными возможностями здоровья [URL: https://www.miit.ru/depts/26244]. РУМЦ является базовой структурой, поддерживающей развитие компетенций в области обучения студентов с инвалидностью, в том числе по адаптированным образовательным программам, и располагает модельными образами создания специальных образовательных условий для оказания образовательных услуг высшего образования для студентов с инвалидностью различных нозологических групп.

Основными видами деятельности РУМЦ являются:

— мониторинг деятельности профессиональных образовательных организаций и образовательных организаций высшего образования по вопросам приема инвалидов, обучения студентов с инвалидностью и обучения для студентов с инвалидностью специальных условий для получения образования, трудоустройства;

— проведение семинаров (вебинаров) для педагогических работников и родителей по вопросам профессиональной ориентации и получения услуг среднего профессионального и высшего образования для обучающихся с инвалидностью и ограниченными возможностями здоровья;

— разработка требований к условиям получения высшего образования лицами с инвалидностью и ограниченными возможностями здоровья с учетом различных нозологических групп;

— разработка требований к оказанию образовательных услуг по получению среднего профессионального образования лицами с инвалидностью и ограниченными возможностями здоровья с учетом различных нозологических групп;

— создание в информационной-телекоммуникационной сети Интернет сайтов, обеспечивающих информационную поддержку возможностей получения образовательных услуг среднего профессионального, высшего образования и профессионального обучения в Российской Федерации для обучающихся с инвалидностью и ограниченными возможностями здоровья.

На базе РУМЦ ежегодно проводится обучение волонтеров из числа обучающихся транспортных вузов навыкам оказания ситуационной помощи студентам с инвалидностью.

Для осмысления исходных посылок и конечных результатов по подготовке волонтеров, а также выявлению мотивов личной заинтересованности студентов в обучении, в Российском университете транспорта было осуществлено социологическое исследование в целях анализа направлений формирования «образа» волонтера. В качестве объекта исследования была взята выборка из числа студентов Российского университета транспорта, проходивших в 2020 г. обучение на базе РУМЦ по программам (темам): «Введение в оказание ситуационной помощи людям с инвалидностью», «Этика общения с различными категориями лиц с ограниченными возможностями здоровья», «Потребности различных категорий лиц с ограниченными возможностями здоровья в ситуационной помощи». Всего было опрошено мнение 120 человек из числа волонтеров Российского университета транспорта в возрасте от 17 до 29 лет. Все участники опроса были поделены на четыре статусные группы: студенты бакалавриата, специалитета, магистратуры и аспирантуры. При этом следует отметить, что обучение на волонтеров проходят преимущественно девушки (63% из общего числа опрошенных).

На рис. 1 представлены основные параметры исследуемой общности, исходя из возрастных показателей, показывающие, что 85% из общего числа опрошенных составили молодые люди в возрасте 18—20 лет.

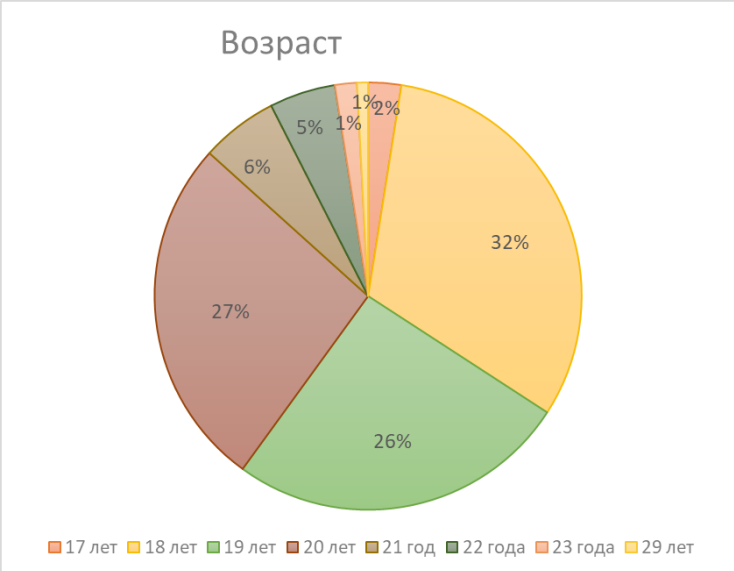

Рис. 1

На рис. 2 и 3 представлены результаты опроса, позволяющие сделать вывод относительно того, что наибольшее число волонтеров составляют представители технических специальностей (Институт транспортной техники и систем управления —33%, Институт управления и цифровых технологий — 31%), бюджетной формы обучения (49% из числа опрошенных).

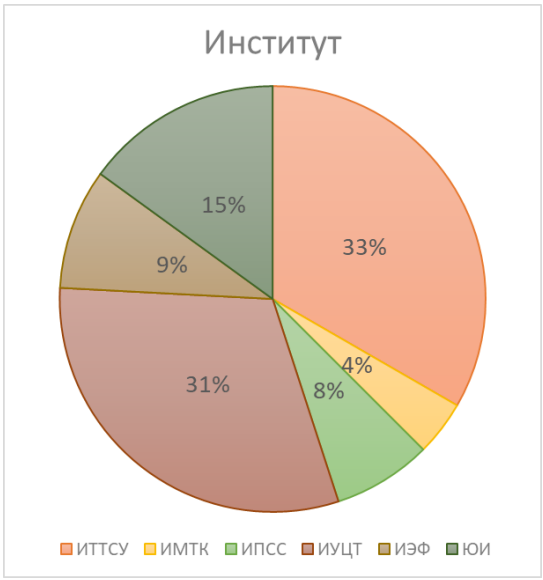

Рис. 2

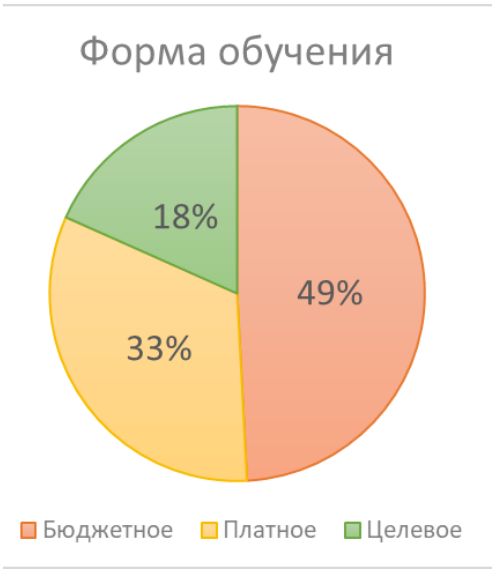

Рис. 3

В процессе обучения студенты осваивали этику общения и основные приемы оказания ситуационной помощи студентам с инвалидностью с учетом различных нозологий, учились использовать специальное ассистивное оборудование и технические устройства. Большое внимание уделялось правилам взаимодействия со студентами с инвалидностью и обеспечению техники безопасности при оказании помощи.

В рамках исследования всем респондентам задавались вопросы относительно их мотивации и заинтересованности в обучении по данной тематике. На основании полученных ответов можно сделать вывод, что в первую очередь обучающимися движет желание помогать людями чувствовать себя нужными. На втором месте идет освоение новым навыкам и приобретение умений, которые могут пригодиться в будущем. На третьем месте — потребность в желании самореализовываться, а также делиться собственным опытом с окружающими. Респонденты отметили важность в проведении таких обучающих лекций и практических занятий и предложили реализовывать их в дальнейшем, немного меняя и усовершенствуя материалы, а также выдавать всем прошедшим обучение сертификаты о прохождении курса.

Что касается практики осуществления волонтерской деятельности студентов транспортных образовательных организаций по оказанию помощи пассажирам из числа инвалидов и маломобильных пассажиров на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта, то, например, в

Российском университете транспорта действует волонтерское движение «Открытое сердце», которое представляет собой добровольную, консолидированную, социально-полезную деятельность самоуправляемых, открытых объединений обучающихся, которые способствуют социальному развитию личности, стимулируют ее созидательную инициативу и творчество.

Целью деятельности волонтерского движения университета является формирование активной социальной и гражданской позиции у молодежи университета, развитие таких личностных качеств, как милосердие, сострадание, готовность безвозмездно служить обществу, людям, оказавшимся в трудной жизненной ситуации, больным, одиноким и инвалидам. При этом предусмотрена совместная работа с Центрами добровольческого движения, управлениями и службами органов государственной власти по оказанию в том числе практической помощи лицам с ограниченными физическими возможностями.

По нашему мнению, наиболее интересным представляется опыт работы Центра добровольческого движения «Дорогой добра», созданного при Институте транспортной техники и систем управления Российского университета транспорта. В качестве профиля волонтерской деятельности центра определена работа с инвалидами-колясочниками и лицами с ограниченными физическими возможностями, которую его представители осуществляют во взаимодействии с МОО «Ассоциация молодежных инвалидных организаций — АМИО». Центр волонтерской деятельности «Всегда рядом» Юридического института также осуществляет социальное волонтерство, направленное на помощь инвалидам и маломобильным гражданам

Осуществленный анализ некоторых аспектов организации волонтерского движения, критическое осмысление опыта волонтерской деятельности в Российском университете транспорта позволили сделать определенные выводы относительно направлений совершенствования работы Ресурсного центра, в том числе в целях обеспечения волонтерской помощи маломобильным пассажирам и пассажирам из числа инвалидов на железнодорожном транспорте с привлечением студентов.

Литература

1. Bagreeva, E. G. Does Environmental Safety Depend Upon the Legal Culture of Transport Specialists? / E. G. Bagreeva, A. I. Zemlin, S. Kh. Shamsunov // Ekoloji. — 2019. — Issue 107.
2. Грувер, Н. В. Моделирование деятельности волонтерского центра в учреждении высшего профессионального образования // Современные проблемы науки и образования. — 2017. — № 2 // https://science-education.ru/pdf/2017/2/26210.pdf
3. Грувер, Н. В. Правовые проблемы и организационно-педагогические условия реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности в

процессе подготовки специалистов в области юриспруденции : монография / Н. В. Грувер, А. И. Землин, И. В. Холиков. — Москва : Русайнс, 2021.
4. Грувер, Н. В. Правовые и организационные основы добровольческой (волонтерской) деятельности : учебник / Н. В. Грувер [и др.] ; под редакцией А. И. Землина. — Москва : КНОРУС, 2021.
5. Землин, А. И. Организационно-правовые проблемы предупреждения завоза и распространения массовых инфекционных заболеваний на транспорте (на примере пандемии коронавирусной инфекции COVID-19) : монография / А. И. Землин, М. В. Кленов, И. В. Холиков. — Москва : Русайнс, 2020.
6. Землин, А. И. Аксиологические подходы к формированию правовой культуры специалиста-транспортника в современных условиях / А. И. Землин, И. В. Холиков // Сборник научных трудов ИЗИСП «Правовые ценности в свете новых парадигм развития современной цивилизации. — Москва : Инфра-М. 2020.
7. Кожевников, О. А. Комментарий к Федеральному закону от 11 августа 1995 г. № 135-ФЗ «О благотворительной деятельности и благотворительных организациях» (постатейный) / О. А. Кожевников, О. В. Шашкова // Подготовлен для Справочной правовой системы ГАРАНТ.
8. Организационно-правовые основы функционирования транспортной системы в условиях сложной эпидемиологической обстановки : учебник / А. И. Землин [и др.] ; ответственные редакторы А. И. Землин, И. В. Холиков. — Москва : РУСАЙНС, 2020.
9. Сикорская, Л. Е. Волонтерство как социально-педагогическая проблема // Высшее образование для XXI века. Педагогика и образование. — 2009. — Вып. 1.
10. Холиков, И. В. Влияние эпидемий, пандемий и массовых заболеваний на экономическую и медицинскую составляющие транспортной безопасности // Сборник научных трудов Международной научно-практической конференции «Актуальные проблемы транспортного права и транспортной безопасности в контексте современных вызовов и угроз. — Москва : Российский университет транспорта, 2020.

References

1. Bagreeva, E. G. Does Environmental Safety Depend Upon the Legal Culture of Transport Specialists? / E. G. Bagreeva, A. I. Zemlin, S. Kh. Shamsunov // Ekoloji. — 2019. — Issue 107.
2. Gruver, N. V. Modelirovaniye deyatel'nosti volonterskogo tsentra v uchrezhdenii vysshego professional'nogo obrazovaniya [Modeling the activity of the volunteer center in the institution of higher professional education]// Sovremennyye problemy nauki i obrazovaniya. — 2017. — № 2 // https://science-education.ru/pdf/2017/2/26210.pdf
3. Gruver, N. V. Pravovyye problemy i organizatsionno-pedagogicheskiye usloviya realizatsii integratsionnogo potentsiala volonterskoy deyatel'nosti v protsesse podgotovki spetsialistov v oblasti yurisprudentsii : monografiya [Legal problems and organizational and pedagogical conditions for the implementation of the integration potential of volunteer activities in the process of training specialists in the field of jurisprudence: monograph]/ N. V. Gruver, A. I. Zemlin, I. V. Kholikov. — Moskva : Rusayns, 2021.
4. Gruver, N. V. Pravovyye i organizatsionnyye osnovy dobrovol'cheskoy (volonterskoy) deyatel'nosti : uchebnik [Legal and organizational foundations of

volunteer (volunteer) activities]/ N. V. Gruver [i dr.] ; pod redaktsiyey A. I. Zemlina. — Moskva : KNORUS, 2021.
5. Zemlin, A. I. Organizatsionno-pravovyye problemy preduprezhdeniya zavoza i rasprostraneniya massovykh infektsionnykh zabolevaniy na transporte (na primere pandemii koronavirusnoy infektsii COVID-19) : monografiya [Organizational and legal problems of preventing the importation and spread of mass infectious diseases in transport (by the example of the coronavirus infection COVID-19 pandemic]/ A. I. Zemlin, M. V. Klenov, I. V. Kholikov. — Moskva : Rusayns, 2020.
6. Zemlin, A. I. Aksiologicheskiye podkhody k formirovaniyu pravovoy kul'tury spetsialista-transportnika v sovremennykh usloviyakh [Axiological approaches to the formation of the legal culture of a transport specialist in modern conditions]/ A. I. Zemlin, I. V. Kholikov // Sbornik nauchnykh trudov IZISP «Pravovyye tsennosti v svete novykh paradigm razvitiya sovremennoy tsivilizatsii. — Moskva : Infra-M. 2020.
7. Kozhevnikov, O. A. Kommentariy k Federal'nomu zakonu ot 11 avgusta 1995 g. № 135-FZ «O blagotvoritel'noy deyatel'nosti i blagotvoritel'nykh organizatsiyakh» (postateynyy) [Commentary to the Federal Law of August 11, 1995 No. 135-FZ "On Charitable Activities and Charitable Organizations" (itemized)]/ O. A. Kozhevnikov, O. V. Shashkova // Podgotovlen dlya Spravochnoy pravovoy sistemy GARANT.
8. Organizatsionno-pravovyye osnovy funktsionirovaniya transportnoy sistemy v usloviyakh slozhnoy epidemiologicheskoy obstanovki : uchebnik [Organizational and legal basis for the functioning of the transport system in a difficult epidemiological situation]/ A. I. Zemlin [i dr.] ; otvetstvennyye redaktory A. I. Zemlin, I. V. Kholikov. — Moskva : RUSAYNS, 2020.
9. Sikorskaya, L. Ye. Volonterstvo kak sotsial'no-pedagogicheskaya problema [Volunteering as a social and pedagogical problem] // Vyssheye obrazovaniye dlya XXI veka. Pedagogika i obrazovaniye. — 2009. — Vyp. 1.
10. Kholikov, I. V. Vliyaniye epidemiy, pandemiy i massovykh zabolevaniy na ekonomicheskuyu i meditsinskuyu sostavlyayushchiye transportnoy bezopasnosti [Impact of epidemics, pandemics and mass diseases on the economic and medical components of transport security] // Sbornik nauchnykh trudov Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii «Aktual'nyye problemy transportnogo prava i transportnoy bezopasnosti v kontekste sovremennykh vyzovov i ugroz. — Moskva : Rossiyskiy universitet transporta, 2020.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 378.33:656

© Холиков Иван Владимирович
— доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры международного и европейского права Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации, заместитель руководителя направления «Транспортная безопасность» Научно-экспертного совета Центра исследования проблем безопасности Российской академии наук

Проектная деятельность студентов как средство научного сопровождения проблем правового обеспечения транспортной безопасности в современных условиях

Аннотация. В статье представлен обзор результатов научной деятельности посредством исполнения исследовательских проектов аспирантов и студентов и их обсуждения в процессе конкурсного отбора как средства обеспечения приращения знания по проблемам правового регулирования транспортной безопасности в условиях возрастающих рисков и угроз глобального характера, формирования компетенций обучающихся, необходимых для последующей проектной деятельности. Автором в качестве эксперта осуществлен критический анализ научных работ студентов, занявших призовые места по результатам подведения итогов конкурса студенческих научных проектов «Проблемы правового обеспечения реализации отраслевой транспортной политики и обеспечения транспортной безопасности в условиях современных вызовов и угроз», состоявшемся в рамках II международного конгресса «Транспортная безопасность и право: XXI век» (21 апреля 2021 г.). Поскольку целями конкурса являлись выявление и поддержка талантливых и творчески активных студентов и аспирантов, стимулирование к научно-исследовательской работе и освоение ими образовательных программ высшего образования, постольку системно-правовой анализ результатов исполненных студентами работ может способствовать решению задачи по выявлению противоречий и пробелов законодательства, имеющих существенное теоретическое и практическое значение для обеспечения транспортной безопасности, обоснования предложений о необходимости совершенствования нормативной правовой основы транспортной безопасности, а также оптимизации

научной деятельности по указанным вопросам. Сформулированные участниками конкурса предложения также могут способствовать совершенствованию системы научного сопровождения проблем правового регулирования транспортной безопасности, основанной на единых методологических подходах к разработке понятийно-категориального аппарата. В связи с тем, что предложенные в работах студентов решения имеют значительную степень актуальности для дальнейшего развития транспортно-правовой науки в указанной сфере, их реализация имеет значение для совершенствования системы научной и образовательной работы студентов.

Ключевые слова: транспортная безопасность; правовое регулирование; транспортное законодательство; научное сопровождение; проектная деятельность; образовательная деятельность.

© Ivan V. Kholikov
— Doctor of Law, professor, professor of the department of state-juridical disciplines of the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation, deputy head of the direction ‘Transport security’ of the Scientific-Advisory Section of the Center for Security Studies of the Russian Academy of Sciences

Project activity of students as a means of scientific support for the issues of the current legal support of transport security

Abstract. The current paper has provided an overview of the results of scientific activity through the execution of research projects of graduate students and students and their discussion in the process of competitive selection to improve knowledge on the problems of legal regulation of transport security in the context of increasing risks and threats of a global nature, the formation of students' competencies necessary for subsequent project activity. The author of the current paper, as an expert, has carried out a critical analysis of the research works of students who won prizes based on the results of summing up the results of the competition of student scientific projects “Problems of legal support for the implementation of industry transport policy and enforcing transport security in the face of modern challenges and threats”, held within the framework of the II International Congress “Transport security and law: XXI century” (April 21, 2021). Since the objectives of the competition were to identify and support talented and creatively active students and graduate students, to stimulate them to research and master educational programs of higher education, the system-legal analysis of the results of works performed by students can contribute to solving

the problem of identifying contradictions and gaps in legislation that have significant theoretical and practical importance for enforcing transport security, substantiating proposals on the need to improve the regulatory legal framework for transport security, as well as optimizing scientific activities on these issues. The proposals formulated by the participants can also contribute to improving the system of scientific support for the problems of legal regulation of transport safety and security, based on unified methodological approaches to the development of a conceptual and categorical apparatus. Due to the fact that the solutions proposed in the works of students have a significant degree of relevance for the further development of transport and legal science in this area, their implementation is important for improving the system of scientific and educational work of students.

Keywords: transport safety/security; legal regulation; transport legislation; scientific support; project activity; educational activities.

По результатам обсуждения на II международном конгрессе «Транспортная безопасность и право: XXI век», состоявшемся 21 апреля 2021 г. на дискуссионной площадке Юридического института Российского университета транспорта, отечественного и зарубежного опыта противодействия вызовам и угрозам транспортной безопасности, актуализировавшегося в условиях преодоления последствий пандемии COVID-19 с использованием правовых и организационных средств, состоялась апробация и доведение до сведения научной общественности результатов исследований молодых ученых, увлекающихся транспортно-правовой проблематикой.

Исполнение студентами научных проектов, посвященных выявлению проблемных вопросов обеспечения транспортной безопасности и безопасности пассажиров на объектах транспортной инфраструктуры, способствовало формированию предусмотренных учебными планами научно-исследовательских и профессиональных компетенций аспирантов, магистрантов и студентов, уточнению тем и планов их диссертационных исследований, а также исследовательских работ.

Цифровизация экономики и транспорта, современная геополитическая обстановка, в том числе возрастающие вызовы и угрозы безопасности на транспорте, предъявляют особые требования к личности специалиста с высшим образованием. Следует, впрочем, согласиться с тем, что вопросы обеспечения транспортной безопасности традиционно ставились во главу угла подготовки специалистов на транспорте.

В Основах государственной молодежной политики Российской Федерации на период до 2025 года (утверждены распоряжением Правительства РФ от 29 ноября 2014 г. № 2403-р) особо указано, что стратегическим приоритетом государственной молодежной политики является создание условий для формирования личности гармоничной,

постоянно совершенствующейся, эрудированной, конкурентоспособной, неравнодушной, обладающей прочным нравственным стержнем, способной при этом адаптироваться к меняющимся условиям и восприимчивой к новым созидательным идеям, а ключевой задачей выступает воспитание патриотично настроенной молодежи с независимым мышлением, обладающей созидательным мировоззрением, профессиональными знаниями, демонстрирующей высокую культуру, ответственность и способность принимать самостоятельные решения, нацеленные на повышение благосостояния страны, народа и своей семьи.

Особое внимание членов жюри конкурса под председательством Идрисова Рустама Фидайовича, доктора юридических наук, профессора, директора ФГБУН «Центр исследования проблем безопасности РАН», привлекли работа **Марии Сергеевны Францкевич**, аспиранта Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации на тему «Международно-правовое обеспечение безопасности мореплавания в условиях современных вызовов и угроз». В статье особо отмечается, что в контексте глобализации и растущей международной интеграции транспортное сообщение между государствами приобретает стратегическое значение. Автор, со ссылками на ряд научных исследований отмечает, что первостепенную роль в этом процессе играет комплексное обеспечение безопасности на транспорте, как на национальном, так и на международном уровне. При этом обоснованно, с опорой на выводы специалистов, акцентировано, что наиболее значимые риски возникают именно на морском транспорте, в особенности при плавании в открытом море, которое находится за границами территориального моря государств, и, следовательно, вне юрисдикции национального законодательства.

В научном проекте, исполненном **Анастасией Александровной Кузнецовой**, студентом Юридического института Российского университета транспорта, на тему «Влияние пандемии COVID-19 на грузовые перевозки: правовые и социальные аспекты», оценивается состояние грузоперевозок во время пандемии, анализируются правовые аспекты логистической ситуации, сложившейся в настоящее время в разных странах мира, в том числе и в России, чему не в малой степени способствует системный анализ научной литературы. По результатам исследования автором выявлены имеющие научное значение тенденции дальнейшего развития системы правового обеспечения логистических процессов.

Отмеченный дипломом первой степени проект на тему «Некоторые вопросы учебно-методического сопровождения профессиональной переподготовки должностных лиц, осуществляющих контрольно-надзорную деятельность на транспорте», представленный на конкурс **Александрой Игоревной Лаврентьевой**, магистрантом Юридического института Российского университета транспорта по направлению

«Правовые основы государственного и корпоративного управления цифровой экономикой и транспортом», посвящен исследованию проблемных вопросов дидактического и методического обеспечения реализации дополнительных профессиональных программ профессиональной переподготовки должностных лиц Ространснадзора, осуществляющих контрольно-надзорную деятельность на транспорте, в условиях вступления в силу с 1 июля 2021 г. Федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации», устанавливающего новые обязанности инспектора. По результатам анализа правовых источников, учебной и научной литературы сформулированы предложения по оптимизации вопросов дидактического и методического сопровождения указанной дополнительной профессиональной программы.

Дипломами второй степени отмечены проект магистранта Юридического института Российского университета транспорта по направлению «Правовые основы государственного и корпоративного управления цифровой экономикой и транспортом» **Валентины Викторовны Бирюковой**, посвященный исследованию правовых вопросов цифровой трансформации грузовых и пассажирских перевозок в России и за рубежом, а также работа **Руслана Геннадьевича Воронова**, в которой он проанализировал содержание принципов работы таможенной службы, особенности их реализации при осуществлении контроля транспортных перевозок в условиях цифровизации транспортной и таможенной логистики.

В работе **Анастасии Витальевны Трубициной**, магистранта Юридического института Российского университета транспорта по профилю «Правовые основы государственного и корпоративного управления цифровой экономикой и транспортом», отмеченной дипломом третьей степени, вполне основательно рассматривается история изменения социально-правовой сущности и места нарушений правил безопасности движения водного транспорта в системе законодательства РФ. На основе анализа литературных и правовых источников в исторической ретроспективе выделены этапы развития понятия «транспортная безопасность» в аспекте обеспечения безопасности на объектах водного транспорта. Автор прослеживает трансформацию категории «безопасность на транспорте» через призму понятия безопасности движения к современному пониманию данного понятия, включающего антитеррористическую, технологическую, экологическую, информационную и иные виды безопасности.

Максим Максимович Гадицкий, магистрант Юридического института Российского университета транспорта по направлению «Правовые основы государственного и корпоративного управления цифровой экономикой и транспортом», в своем научном проекте на тему «Пути совершенствования законодательства о безопасности на железнодорожном транспорте»

убедительно, с опорой на труды известных специалистов в сфере транспортного права, доказал, что противодействие терроризму невозможно без проведения категорирования объектов транспортной инфраструктуры и утверждения критериев безопасности подвижного железнодорожного состава.

По результатам проведенного конкурса представляется возможным констатировать, что его участниками с высокой степенью научной достоверности и полноты изучены организационно-правовые условия обеспечения транспортной безопасности и на их основе даны интересные и вполне обоснованные рекомендации по дальнейшему совершенствованию нормативно-правовой базы в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Таким образом, практика организации научной работы со студентами свидетельствует, с одной стороны, о применимости такого рода форм активизации творческой активности студентов, а с другой — о значимости проектной деятельности обучающихся как средства научного сопровождения проблем правового обеспечения транспортной безопасности в современных условиях.

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 347.763

© Бажина Мария Анатольевна
— кандидат юридических наук, доцент кафедры предпринимательского права Уральского государственного юридического университета

К вопросу о систематизации транспортного законодательства Российской Федерации

Аннотация. Статья посвящена одному из острых вопросов транспортного права — систематизации транспортного законодательства. В настоящее время дискуссии о выборе способа совершенствования транспортного законодательства имеют особое значение, так как происходит пересмотр правового регулирования отдельных сфер жизнедеятельности, в том числе транспортной деятельности. Автор статьи рассматривает различные точки зрения в отношении систематизации транспортного законодательства, существовавшие на протяжении всего периода времени его развития. Использование исторического метода в настоящем исследовании позволило выявить тенденцию дальнейшего совершенствования транспортного законодательства. С учетом необходимости международной интеграции, увеличения грузооборота и, как следствие, повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков, первостепенной задачей является унификация транспортного законодательства. Наиболее продуктивным способом сближения национального законодательства, регулирующего деятельность отдельных видов транспорта, видится кодификация транспортного законодательства в виде единого нормативного правового акта — транспортного кодекса. Такой вывод обоснован анализом действующего законодательства, которое отличается повторами, противоречиями, отсутствием единого понятийного аппарата. Именно с помощью разработки транспортного кодекса представляется возможным выстроить взаимосвязи всех элементов системы транспортного законодательства, выработать логику изложения. Тем самым, транспортный кодекс видится некоторым инструментом по гармонизации разрозненного транспортного законодательства.

Ключевые слова: систематизация законодательства; транспортное право; транспортный кодекс; кодификация; противоречивость законодательства.

© Mariya An. Bazhina
— Candidate of Law, associate professor of the department
of business law of the Ural State Law University

On the issue of systematizing of the transport legislation of the Russian Federation

Abstract. The current paper deals with the systematization of transport legislation, as one of the acute issues of transport law. At present, the discussions about the choice of a way to improve transport legislation are of particular importance, since there is a revision of the legal regulation of certain spheres of life, including transport activities. The author of the paper has examined various points of view regarding the systematization of transport legislation that existed throughout the period of its development. The use of the historical method in this study made it possible to identify a trend towards further improvement of transport legislation. Taking into account the necessity for international integration, an increase in cargo turnover and, as a result, an increase in the competitiveness of domestic carriers, the primary task is to unify transport legislation. The most productive way of convergence of national legislation regulating the activities of certain types of transport is a codification of transport legislation in the form of a single normative legal act, the transport code. This conclusion has been substantiated by an analysis of the current legislation, which is distinguished by repetitions, contradictions, and the absence of a single conceptual apparatus. It is with the help of the development of the transport code that it is possible to build the correlation among all elements of the transport legislation system, to develop the logic of presentation. Thus, the transport code can become some instrument for harmonizing disparate transport legislation.

Keywords: systematization of legislation; transport law; transport code; codification; inconsistency of legislation.

В последнее время наблюдается активный процесс модернизации транспортного законодательства. Реформирование касается правового регулирования всех сфер транспортной деятельности, в том числе и перевозок грузов всеми видами транспорта. В связи с этим представляется целесообразным обратить внимание на те способы, которые применяются в отношении построения системы транспортного законодательства, а также выявить основные тенденции ее дальнейшего развития.

В теории права используется несколько терминов, связанных с систематизацией законодательства: «кодификация» и «инкорпорация» [18, стр. 320]. Рассмотрим сущность данных понятий более детально.

Под *инкорпорацией* понимается такая форма систематизации, когда законы, указы, постановления правительства и иной нормативный материал объединяются в определенном порядке в сборники без изменения содержания этих актов.

Под *кодификацией* понимают такую форму систематизации, при которой соответствующие государственные органы, исходя из общих принципов данной правовой системы, осуществляют деятельность по внешней и внутренней обработке и совершенствованию действующего законодательства в целях приведения его в единую логическую систему и создают новый объединенный законодательный акт, заменяющий ранее принятые и применявшиеся нормы и характеризирующийся стройным, внутренним согласованным изложением правовых установлений, с максимальной полнотой регулирующих определенную область общественных отношений.

Наиболее емко разграничение этих двух способов систематизации законодательства иллюстрирует высказывание П. В. Крашенинникова, сравнившего инкорпорацию с приведением в порядок жилого дома, а кодификацию с постройкой нового дома на месте снесенного старого с частичным использованием полученных от сноса материалов [8, стр. 22].

Каких-либо четких критериев определения, какой именно из указанных способов систематизации должен быть выбран при совершенствовании той или иной области законодательства, легально не установлено и в науке до сих пор не выработано. В связи с этим в научной среде постоянно ведутся дискуссии в отношении возможности применения названных способов к конкретному массиву нормативных правовых актов.

Обращаясь непосредственно к предмету исследования настоящей статьи, следует отметить, что ученые-транспортники единогласно высказываются за необходимость систематизации транспортного законодательства ввиду накопления «критической массы нормативного материала» [6].

Однако уже на протяжении нескольких десятилетий ведется спор по поводу того, в какой форме должна проходить систематизация транспортного законодательства. Существует несколько подходов. Во-первых, возможность создания единого акта — единого транспортного кодекса или основ транспортного законодательства — рассматривается как эффективный способ регулирования транспортных отношений. Во-вторых, некоторые ученые убеждены, что регулирование транспортной деятельности каждого вида транспорта должно осуществляться отдельными кодексами, т.е. так, как это регламентировано в настоящее время. В-третьих, высказывается позиция, согласно которой должен быть принят смешанный подход, когда уже существующие уставы и кодексы сохраняют свою силу, но в дополнение к ним принимается также отдельный акт, сосредоточивающий в себе общие положения или ряд отдельных актов, направленных на выделение общих

положений. Каждая точка зрения являлась и является предметом дискуссий. Рассмотрим их более детально через призму времени.

В советский период времени среди авторов не было единства в отношении вопроса кодификации. Так, М. К. Александров-Дольник [15, стр. 207] высказывались за возможность унификации транспортного законодательства путем издания Единого транспортного кодекса. Такая возможность предопределялась тем, что все виды транспорта представляли собой единую транспортную сеть нашего государства, которая требовала унифицированного правового регулирования. Преимуществом такого подхода являлась то, что совокупность правовых институтов и правовых норм располагалась бы в строгой логической системе. Следуя образцу большинства кодексов того времени, предлагалось в едином транспортном кодексе выделить две части: общую и особенную. В общей части можно было бы сконцентрировать те правила, которые распространяются на все или ряд правовых институтов и правовых норм особенной части этого кодекса. В особенную часть предполагалось включить правовые институты и правовые нормы, регулирующие определенные общественные отношения. Тем самым необходимость выделения указанных выше частей обосновывалось целесообразностью структурного построения данного нормативного правового акта с целью избежать повторения общих положений при изложении каждого правового института.

Несмотря на то что многие авторы высказывались за унификацию правового регулирования транспортной деятельности, идея о кодификации транспортного законодательства разделялась не всеми. Так, В. А. Егиазаров [5, стр. 55—65], называя идею создания единого транспортного кодекса «довольно заманчивой», не видел зависимости эффективности деятельности транспортных организаций от проведения унификации транспортного законодательства. Ученый, считая нецелесообразным проведение унификации в такой форме, выдвигал в качестве основных контраргументов следующие обстоятельства: 1) наличие специфики каждого вида транспорта (так, например, ВК СССР и КТМ СССР, в отличии от УЖД СССР и УВВТ СССР, содержали много вопросов, связанных с международными перевозками грузов); 2) чрезмерная громоздкость такого единого акта, затрудняющая правоприменение. Последний аргумент подтверждался содержательным анализом проекта Основ транспортного законодательства СССР, разработанного в 1969 г. Этот документ состоял из 104 статей и 13 разделов. Большая часть норм, регулирующих организацию грузовых перевозок, заканчивалась фразой, отсылающей к правилам, действовавшим на отдельных видах транспорта. Исходя из этого обстоятельства, В. А. Егиазаров делал вывод о том, что идея создания документа, который бы охватил унифицированное регулирование большей части вопросов транспортного процесса на разных видах

транспорта, на практике себя не оправдала. Тем самым, наличие отдельных кодифицированных актов для каждого вида транспорта представлялось ему оптимальной и эффективной формой правового регулирования транспортной деятельности.

В свою очередь Т. Е. Абова, О. Н. Садиков предпочтительной формой систематизации выдели издание Основ транспортного законодательства СССР [15, стр. 210, 216]. В качестве аргументации указывалось на тот факт, что в то время форма единого транспортного кодекса не использовалась ни водном из зарубежных государств.

Г. П. Савичев предлагал наряду с ранее принятыми транспортными уставами и кодексами подготовить Закон о транспорте СССР. В таком акте предполагалось однотипно изложить основные положения о правовом регулировании перевозочной деятельности транспортных предприятий [14, стр. 65]. При этом, по мнению ученого, какой-либо кардинальной переработки транспортных уставов и кодексов не требовалось. Необходимо было бы только приведение их в соответствие с нормами Закона о транспорте. Однако такой подход критиковался в связи с его нерациональностью. Во-первых, принятие закона ради небольшой корректировки транспортных уставов и кодексов виделось не эффективным. Во-вторых, разработка и принятие такого общего закона не имели смысла, так как на тот период времени существовал уже такого рода общий закон, содержащий общие положения о перевозках, а именно: гл. 9 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик.

В свою очередь В. А. Егиазаров также разделял взгляды Г. П. Савичева в отношении необходимости сохранения транспортных уставов и кодексов. Однако в отличие от последнего он видел возможность совершенствования транспортного законодательства в виде создания системы актов, каждый из которых имел бы своим предметом унификацию и совершенствование определенных сфер нормативного регулирования, т.е. отдельных однотипных отношений, характерных для всех видов транспорта. В качестве примера В. А. Егиазаров предлагал принятие следующих актов: а) положение о планировании перевозок грузов на транспорте, включающее в себя вопросы порядка планирования перевозок, рационального распределения общего объема перевозок по видам транспорта и т.д.; б) положение о перевозках грузов в прямом смешанном сообщении; в) положение об ответственности транспортных организаций за невыполнение плановых заданий [5, стр. 55—65].

Однако ряд авторов вообще крайне критично относились к возможности унификации транспортного законодательства. Так, А. Л. Маковский полагал, что создание общих положений, подходящих для регулирования всех видов транспорта, не представляется возможным [15, стр. 214].

Представленная выше дискуссия о систематизации транспортного законодательства, получившая развитие в советский период времени, не привела к каким-либо изменениям в сфере транспортного законодательства. Тем самым современное законодательство, регулирующее транспортную деятельность, получило в наследство практически те же проблемы, которые были обозначены, но не разрешены в предыдущий период времени.

На современном этапе развития транспортного законодательства особенно остро чувствуется необходимость в систематизации транспортного законодательства. Связано это со следующими обстоятельствами.

Во-первых, в настоящее время накопился большой пласт нормативных правовых актов, которые необходимо упорядочить. Существующая система раздельного регламентирования работы каждого из видов транспорта в отдельности приводит к необоснованным различиям в регулировании деятельности разных видов транспорта, повторению одних и тех же норм в отдельных нормативных актах, к регулированию общих для всех или нескольких видов транспорта вопросов нормативными актами, относящимися лишь к одному из них. Тем самым можно согласить с тем, что множественность нормативных актов, регулирующих транспортные отношения, привели к так называемой «правовой инфляции» [10, стр. 109, 206] в транспортной сфере. Большое количество нормативных правовых актов, принимаемых без детального соотношения вновь изданных актов с уже существующими, приводит к «засорению» законодательного поля чрезмерным количеством правовых норм, что в свою очередь вызывает коллизии и трудности их применения на практике.

Во-вторых, современные тенденции развития экономики обусловливают необходимость ускорения грузооборота, что возможно в том числе путем увеличения доли смешанных перевозок на рынке транспортных услуг. При этом успешное развитие смешанных перевозок возможно только при максимальной унификации национального транспортного законодательства. Однако действующее транспортное законодательство отличается разрозненностью. Сказанное можно проиллюстрировать на примере правового регулирования порядка документального оформления перевозочного процесса. В настоящее время в транспортных уставах или кодексах, регулирующих деятельность того или иного вида транспорта, применяется свой вид транспортного документа: на внутреннем водном транспорте — транспортная накладная, дорожная ведомость и квитанция о приеме груза для перевозки (п. 3 ст. 67 КВВТ РФ), на морском транспорте — коносамент, который является ценной бумагой, чартер или иные письменные доказательства (п. 2 ст. 117, ст. 143 КТМ РФ), на железнодорожном транспорте — транспортная железнодорожная накладная, квитанция о приеме груза (ч. 1 ст. 25 УЖТ

РФ), на автомобильном транспорте — транспортная накладная (п. 20 ст. 2 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта), на воздушном транспорте — грузовая накладная (п. 2 ст. 105 Воздушного кодекса РФ). При этом отличаются не только названия перевозочных документов, но и правила их оформления, предусмотренные в соответствующих подзаконных актах для каждого вида транспорта. Тем самым разнородность документального оформления является еще одним препятствием для ускорения грузооборота.

При этом, несмотря на введения новых правил в отношении формы перевозочных документов с учетом процессов цифровизации, в транспортном законодательстве отсутствует тенденция по сближению нормативного регулирования разными видами транспорта. Так, например, в сфере автомобильных перевозок были приняты Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденные постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. № 2200, в которых определяется порядок ведения электронной формы перевозочных документов. Однако он отличается от того, как это предусмотрено на других видах транспорта. Так, например, на воздушном транспорте применяется приказ Минтранса России от 10 августа 2018 г. № 300 «Об утверждении формы электронной грузовой накладной в гражданской авиации». Возможность применения электронной накладной на железнодорожном транспорте установлена п. 113 Правил перевозок грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, содержащих порядок переадресовки перевозимых грузов, порожних грузовых вагонов с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения, составления актов при перевозках грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, составления транспортной железнодорожной накладной, сроки и порядок хранения грузов, контейнеров на железнодорожной станции назначения, утвержденных приказом Минтранса России от 27 июля 2020 г. № 256.

В-третьих, интеграция российского транспортного законодательства с международным законодательством требует пересмотра самого подхода в построении законодательства, регулирующего транспортную деятельность. Для достижения этой цели недостаточно просто инкорпорировать международные нормы в действующее законодательство. Необходима детальная проработка всего массива отечественного транспортного законодательства, отличающегося отсутствием выверенной системы понятийного аппарата [2], противоречивостью [3], дублированием и разрозненностью [16, стр. 18—28].

Указанные выше обстоятельства обусловливают необходимость возобновления обсуждений о систематизации транспортного законодательства. В настоящее время среди авторов нет единого подхода в отношении формы систематизации транспортного законодательства.

В. Г. Баукин, В. Н. Гречуха поддерживают идею о необходимости объединения всех транспортных уставов и кодексов в едином кодифицированном акте и последующей отменой остальных нормативных правовых актов, содержащих нормы о транспортной деятельности [9, стр. 128].

В. М. Корякин также считает, что проведение кодификации транспортного законодательства с учетом определенных принципов кодификации законодательства позволит решить проблемы, пронизывающие нормативно-правовой пласт транспортного права [7, стр. 7—22].

В свою очередь Н. А. Духно, А. И. Землин не отрицают возможности принятия единого кодифицированного акта, регулирующего транспортную деятельность, но с учетом необходимости формирования единой группы разработчиков, самой концепции данного акта, выработки соответствующей методологии и поэтапного ведения работ [19, стр. 89].

Однако не все ученые видят перспективность в издании единого транспортного кодекса. Так, например, Г. И. Стрельникова [17, стр. 97], А. А. Ананьева [1, стр. 7] считают, что укрупнение правового регулирования может привести к снижению эффективности правового регулирования транспортной деятельности. А. А. Ананьева видит возможность совершенствования транспортного законодательства путем его унификации с переносом наиболее важных положений в ГК РФ.

В свою очередь С. П. Мороз, рассматривая вопрос о возможности принятия Единого транспортного кодекса в Республике Казахстан, указала на утопичность самой идеи. Свою позицию она обосновывает сложившимися подходами по разработке такого рода кодексов, а именно: дублированием норм других нормативных правовых актов и специальных законов [11].

Резюмируя сказанное, очевидно, что необходимость систематизации транспортного законодательства признается научным сообществом. С учетом того, что такая потребность назрела уже в советский период времени, в настоящее время она имеет гипертрофированный характер. О современном транспортном законодательстве сложно говорить как о какой-либо системе. Речь можно вести лишь о совокупности разрозненных нормативных правовых актов, расположенных с учетом правил иерархии, разработанных теорией права. Каждый из этих актов имеет свой понятийный аппарат, свои принципы, которые не являются едиными для той сферы, которую они регулируют, а именно: транспортной деятельности. Бессистемность проявляется уже на уровне наименования основополагающих актов, регулирующих деятельность различных видов транспорта. Исторически сложившееся наименование соответствующих нормативных правовых актов в качестве уставов и кодексов «перекачивало» в современное транспортное законодательство как некоторая дань традиции. При этом отсутствует какое-либо научно-

теоретическое обоснование выбора причин такого наименования. Думается, что оно носит случайный характер. Более того, в юридической литературе высказывается мнение, что такого уровня нормативные правовые акты не должны иметь в наименовании слова «кодекс», так как не являются кодифицированными актами [12, стр. 28].

Рассматривая вопрос о систематизации транспортного законодательства, наиболее эффективным видится «наведения порядка» в накопившемся массиве нормативных правовых актов, регулирующих транспортную деятельность, путем их кодификации. Разработка единого нормативного правового акта — транспортного кодекса РФ — позволит отсортировать, проанализировать и сгруппировать нормы, содержащиеся в многочисленных нормативных правовых актах, с учетом их специфики. Именно кодификация является единственно верным способом систематизации, так как при кодификации каждая отдельная норма, закрепляемая в кодексе, находится в содержательном единстве с другими нормами в силу того, что она должна подчиняться принципам того или иного правового образования (например, отрасли права) [4, стр. 7]. Тем самым издание транспортного кодекса РФ позволит достичь цели по формированию внутреннего единства распределения норм и достижению органической цельности [13, стр. 21]. Принятие кодекса предполагает целостность изложения, которая достигается путем тщательно выверенной структуры изложения норм, применения единообразной терминологии, строго определенного и закрепленного смысла каждого понятия, повторяющегося в разных статьях.

При этом не следует опасаться, что такого рода кодекс не сможет предусмотреть все возможные сочетания, которые могут раскрыть случайности жизни. Как справедливо отмечал известный русский правовед Н. Л. Дювернуа, полнота законодательства условливается иным, именно определением руководящих принципов, являющихся основой для правового регулирования и применения тех или иных правил для конкретных практических ситуаций.

Литература

1. Ананьева, А. А. Отдельные проблемы кодификации транспортного законодательства // Транспортное право. — 2013. — № 3.
2. Бажина, М. А. Терминологическая неопределенность в правовом регулировании договора перевозки грузов // Транспортное право. — 2020. — № 4.
3. Бажина, М. А. Понятие «транспортное средство» в транспортном праве (статья) // Транспортное право. — 2017. — № 1.
4. Галесник, Л. С. Теоретические вопросы кодификации советского законодательства // Вопросы кодификации советского законодательства. — Свердловск, 1957.
5. Егиазаров, В. А. Развитие транспортного законодательства в СССР // Проблемы совершенствования советского законодательства: Труды /

Министерство юстиции СССР; Всесоюзный научно-исследовательский институт советского законодательства. — Москва, 1983. — Выпуск 25.
6. Землин, А. И. Актуальные проблемы систематизации и кодификации транспортного законодательства Российской Федерации. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2017.
7. Корякин, В. М. Кодификация транспортного законодательства // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 2 (14).
8. Крашенинников, В. П. Кодификация отечественного гражданского права // Кодификация российского частного права 2015 / под редакцией В. П. Крашенинникова. — Москва, 2015.
9. Мамонова, М. В. Отдельные проблемы кодификации транспортного законодательства РФ // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 1(25).
10. Матузов, Н. И. Актуальные проблемы теории права. — Саратов, 2004.
11. Мороз, С. П. О кодификации предпринимательского законодательства республики Казахстан // URL: https://www.zakon.kz/4732721-o-kodifikacii-predprinimatelskogo.html.
12. Попондопуло, В. Ф. Проблемы единства и дифференциации российского права и законодательства // Российский юридический журнал. — 2016. — № 1.
13. Ромашкин, П. С. О научных основах кодификации законодательства союзных республик // Советское государство и право. — 1959. — № 4.
14. Савичев, Г. П. Эффективность и качество перевозок народнохозяйственных грузов // Сов. государство и право. — 1982. — № 3.
15. Садиков, О. Н. Обсуждение проекта Транспортного кодекса СССР // Ученые записки. Всесоюзный научно-исследовательский институт советского законодательства. — Москва, 1966. — Выпуск 9.
16. Соловьева, М. А. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии: сравнительно-правовой анализ : монография. — Екатеринбург, 2012.
17. Стрельникова, Г. И. Проблемы правового регулирования транспортной деятельности // Современное право. — 2012. — № 1.
18. Теория государства и права : учебник для вузов / под редакцией В. М. Корельского, В. Д. Перевалова. — 2-е изд. — Москва : НОРМА, 2003.
19. Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / ответственный редактор Н. А. Духно, А. И. Землин. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

References

1. Anan'yeva, A. A. Otdel'nyye problemy kodifikatsii transportnogo zakonodatel'stva [Separate problems of codification of transport legislation]// Transportnoye pravo. — 2013. — № 3.
2. Bazhina, M. A. Terminologicheskaya neopredelennost' v pravovom regulirovanii dogovora perevozki gruzov [Terminological uncertainty in the legal regulation of the contract for the carriage of goods]// Transportnoye pravo. — 2020. — № 4.
3. Bazhina, M. A. Ponyatiye «transportnoye sredstvo» v transportnom prave (stat'ya) [The concept of "vehicle" in transport law (article)]// Transportnoye pravo. — 2017. — № 1.
4. Galesnik, L. S. Teoreticheskiye voprosy kodifikatsii sovetskogo zakonodatel'stva [Theoretical issues of codification of Soviet legislation]// Voprosy kodifikatsii sovetskogo zakonodatel'stva. — Sverdlovsk, 1957.

5. Yegiazarov, V. A. Razvitiye transportnogo zakonodatel'stva v SSSR [Development of transport legislation in the USSR] // Problemy sovershenstvovaniya sovetskogo zakonodatel'stva: Trudy / Ministerstvo yustitsii SSSR; Vsesoyuznyy nauchno-issledovatel'skiy institut sovetskogo zakonodatel'stva. — Moskva, 1983. — Vypusk 25.
6. Zemlin, A. I. Aktual'nyye problemy sistematizatsii i kodifikatsii transportnogo zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii [Actual problems of systematization and codification of transport legislation of the Russian Federation]. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2017.
7. Koryakin, V. M. Kodifikatsiya transportnogo zakonodatel'stva [Codification of transport legislation]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 2 (14).
8. Krasheninnikov, V. P. Kodifikatsiya otechestvennogo grazhdanskogo prava [Codification of domestic civil law] // Kodifikatsiya rossiyskogo chastnogo prava 2015 / pod redaktsiyey V. P. Krasheninnikova. — Moskva, 2015.
9. Mamonova, M. V. Otdel'nyye problemy kodifikatsii transportnogo zakonodatel'stva RF [Separate problems of codification of transport legislation of the Russian Federation] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 1(25).
10. Matuzov, N. I. Aktual'nyye problemy teorii prava [Actual problems of the theory of law]. — Saratov, 2004.
11. Moroz, S. P. O kodifikatsii predprinimatel'skogo zakonodatel'stva respubliki Kazakhstan [On the codification of the business legislation of the Republic of Kazakhstan] // URL: https://www.zakon.kz/4732721-o-kodifikacii-predprinimatelskogo.html.
12. Popondopulo, V. F. Problemy yedinstva i differentsiatsii rossiyskogo prava i zakonodatel'stva [VF Problems of unity and differentiation of Russian law and legislation]// Rossiyskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2016. — № 1.
13. Romashkin, P. S. O nauchnykh osnovakh kodifikatsii zakonodatel'stva soyuznykh respublik [On the scientific foundations of the codification of the legislation of the union republics]// Sovetskoye gosudarstvo i pravo. — 1959. — № 4.
14. Savichev, G. P. Effektivnost' i kachestvo perevozok narodnokhozyaystvennykh gruzov [Efficiency and quality of transportation of national economic cargo] // Sov. gosudarstvo i pravo. — 1982. — № 3.
15. Sadikov, O. N. Obsuzhdeniye proyekta Transportnogo kodeksa SSSR [Discussion of the draft of the Transport Code of the USSR] // Uchenyye zapiski. Vsesoyuznyy nauchno-issledovatel'skiy institut sovetskogo zakonodatel'stva. — Moskva, 1966. — Vypusk 9.
16. Solov'yeva, M. A. Dogovor perevozki gruzov zheleznodorozhnym transportom v Rossii i Germanii: sravnitel'no-pravovoy analiz : monografiya [Contract for the carriage of goods by rail in Russia and Germany: comparative legal analysis]. — Yekaterinburg, 2012.
17. Strel'nikova, G. I. Problemy pravovogo regulirovaniya transportnoy deyatel'nosti [Problems of legal regulation of transport activities] // Sovremennoye pravo. — 2012. — № 1.
18. Teoriya gosudarstva i prava : uchebnik dlya vuzov [Theory of state and law] / pod redaktsiyey V. M. Korel'skogo, V. D. Perevalova. — 2-ye izd. — Moskva : NORMA, 2003.
19. Transportnoye pravo : uchebnik dlya srednego professional'nogo obrazovaniya [Transport law] / otvetstvennyy redaktor N. A. Dukhno, A. I. Zemlin. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2020.

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 340.113:656

© Ирошников Денис Владимирович
— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры
«Теория права, история права и международное право»
Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
dv-iroshnikov@mail.ru

Правовая культура и безопасность: некоторые аспекты соотношения

Аннотация. В статье проводится научный анализ вопросов соотношения правовой культуры и безопасности, в контексте которого автором поставлена задача — определить зависимость уровня правовой культуры в обществе от соответствующего уровня обеспечения безопасности личности, общества и государства. В рассматриваемом аспекте нельзя не обойти понятие «культура безопасности», различным сторонам которой сегодня посвящен ряд научных исследований. Учитывая количественный рост и качественную трансформацию угроз безопасности человека в современном мире, вопросы формирования культуры безопасности — одна из важнейших задач, стоящих на повестке дня. Применительно к транспортным отношениям культура безопасности играет важнейшую роль — от ее уровня непосредственно зависит защищенность всех участников этих отношений (причем как пользователей транспорта, так и посторонних лиц, например, пешеходов). В контексте анализа правовой культуры и ее соотношения с безопасностью рассматриваются также вопросы правосознания и правовой идеологии как важнейшего элемента его структуры. Кроме того, в статье поднимается проблема правового нигилизма как угрозы безопасности личности, общества и государства. В частности, правовой нигилизм, выражающийся в отрицании правил дорожного движения, нередко приводит к дорожно-транспортным происшествиям и угрожает жизни и здоровью человека, его имуществу и безопасности других участников дорожного движения. Проведенный комплексный анализ позволил автору доказать тезис, что повышение уровня правовой культуры оказывает непосредственное влияние на уровень безопасности. В связи с этим повышение правовой культуры через влияние на правосознание посредством правовой идеологии есть деятельность, направленная на обеспечение безопасности.

Ключевые слова: правовая культура; безопасность; правосознание; правовое воспитание; правовая идеология; культура безопасности.

© Denis V. Iroshnikov
— Candidate of Law, associate professor of the department
'Theory of law, history of law and international law'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Legal culture and security: some aspects of correlation

Abstract. The current paper has presented a scientific analysis of the correlation between legal culture and security, in the context of which the author set the goal to determine the dependence of the level of legal culture in society on the corresponding level of ensuring the safety of the individual, security of the society and state. In this aspect, there has been impossible to ignore the concept of 'safety culture', since a number of scientific studies are devoted to its various aspects today. Considering the quantitative growth and qualitative transformation of threats to people security in the modern world, the formation of a security culture is one of the most important tasks on the agenda. With regard to transport relations, safety culture plays a crucial role, since the security of all participants (both transport users and unauthorized persons, for example, pedestrians) directly depends on its level. In the context of the analysis of legal culture and its correlation with security, there have been also considered the issues of legal consciousness and legal ideology, as an important element of its structure. In addition, the paper has risen the problem of legal nihilism as a threat to the safety of the individual, security of the society and state. In particular, legal nihilism, expressed in the denial of traffic rules, often results in road accidents and threatens human life and health, his property and the safety of other road users. The conducted complex analysis allowed the author to prove the concept that an increase in the level of legal culture has a direct impact on the level of security. In this regard, improving legal culture through the influence on legal consciousness through legal ideology is an activity aimed at ensuring security.

Keywords: legal culture; safety/security; legal awareness; legal education; legal ideology; safety culture.

Задача обеспечения безопасности традиционно является одной из первоочередных для любой социальной системы, поскольку для полноценного существования человека и развития личности необходимо ощущение безопасности. Однако на вопросы обеспечения безопасности в обществе влияет внутренний уровень культуры безопасности каждого члена такого общества.

Было бы неверным отрицать глубокую органическую связь между безопасностью и культурой. Тот факт, что безопасность составляет для культуры важнейшую ценность, по мнению Ю. В. Фетисовой, не вызывает сомнения, поскольку «культура и возникла как форма реализации первичной потребности человека в выживании, обеспечении безопасных условий бытия, сохранив эту потребность актуальной на всем протяжении своего развития» [24, стр. 29—30]. В. И. Коротец по этому поводу справедливо отмечает, что «в XX веке проблема обеспечения безопасности начинает перемещаться из сферы социально-политического знания и практической политики в сферу культуры, что связано как с процессами глобализации, так и с усложнением психической жизни человека» [15, стр. 5]. Данные аспекты способствовали проведению научных исследований (прежде всего в философии), направленных на разработку понятий «культура безопасности» или «культурная безопасность».

Представляется целесообразным с методологической точки зрения уяснить соотношение указанных понятий, существенно усложняющее многогранность и многоаспектность категории «культура», без понимания которой невозможно продвигаться дальше в данном исследовании.

В научной литературе существует множество определений культуры, каждое из которых по-своему ценно для науки и имеет право на существование. Например, русский философ С. С. Гогоцкий определял культуру как «образованное состояние внутренних и внешних сил человека и народа в соединении с благоустроенными формами общежития и с достаточным запасом материальных средств и орудий жизни» [9, стр. 38].

Поскольку категория «культура» может употребляться в нескольких значениях, целесообразно обратиться к толковому словарю С. И. Ожегова, дающего пять значений, из которых три можно применить к настоящему исследованию (отбрасывая селекционные): 1) совокупность достижений человечества в производственном, общественном и духовном отношении (история культуры; культура древних греков); 2) общественное и умственное развитие, степень культуры, присущая кому-либо (отличаться культурностью); 3) высокий уровень чего-либо, высокое развитие, умение (физическая культура, культура речи) [18, стр. 474]. Данные значения слова «культура» можно взять за основу методологического подхода при изучении правовой культуры.

Рассматривая соотношение понятий «культура безопасности» и «культурная безопасность», следует обратиться к их научным трактовкам. Нужно оговориться, что некоторые авторы не разграничивают данные понятия, употребляя их поочередно в качестве синонимов [23, стр. 192], и это, как представляется, недопустимо, поскольку существует ощутимая разница в их логическом и смысловом значениях.

А. Ф. Белозор определяет культурную безопасность, с одной стороны, как отсутствие угрозы культуре общества в ее широком понимании, а с другой стороны, как ряд действий, направленных на создание условий, благоприятных для развития и эволюции культуры [5, стр. 81]. Той же позиции придерживаются иные исследователи [21, стр. 5]. Таким образом, культурную безопасность можно понимать как синоним словосочетания «безопасность культуры», подобно общественной безопасности, информационной безопасности или духовной безопасности. Объектом безопасности в данном случае будет выступать культура. Такой аспект исследований безопасности и культуры, направленный на правовую защиту культуры, нередко встречается в юридической литературе [12], но оставлен за скобками, поскольку он не входит в задачи настоящего исследования.

В отличие от культурной безопасности культуру безопасности, по мнению Ю. В. Фетисовой, можно трактовать, с одной стороны, как особое вертикальное сечение культуры, пронизывающее все ее уровни (в опоре на схожее понимание «экологической культуры» и культуры «информационной»), с другой стороны, как специализированный функциональный сегмент культуры (по аналогии с «экономической культурой», «военной культурой», «религиозной культурой», «культурой торговли» и т.п.) и, с третьей стороны, как своеобразную систему «критериев качества» в оценке осуществления требуемых функций (или видов) деятельности (по аналогии с «культурой быта», «культурой языка», «культурой научного мышления», «культурой художественного творчества» и т.п.) [24, стр. 37]. Таким образом, научная конструкция категории «культура безопасности» более подходит для исследования в контексте ее соотношения с правовой культурой применительно к настоящей статье.

Н. В. Узлова и В. П. Богданова выделяют два подхода к культуре безопасности: 1) личностная характеристика человека; 2) социальное явление. Если первый подход помогает определить место человека в социуме, то с точки зрения второго подхода культура безопасности является средством гуманизации всех сторон жизни, устойчивости развития системы «человек — среда обитания» [23, стр. 192]. Применительно к правовой культуре обычно используются аналогичные подходы. В юридической науке это принято называть уровнями правовой культуры, подразумевая под первым подходом (правовая культура как личностная характеристика человека) правовую культуру отдельной личности и под вторым подходом (правовая культура как социальное явление) — правовую культуру социальной группы или всего общества.

Культура безопасности, в основе которой лежит такое широкое понятие, как «безопасность жизнедеятельности человека», — многоаспектное явление. Ее формирование у личности затрагивает следующие аспекты:

— физические (необходимая сила, выносливость, иммунитет, состояние здоровья и т.п.);

— психологические (стрессоустойчивость, умение принимать решения в экстренных ситуациях и т.п.);

— мировоззренческие (включающие в себя получение необходимых знаний о возможных угрозах безопасности различного характера и способах их предотвращения или минимизации и ликвидации последствий).

В связи со сказанным формирование культуры безопасности у человека — это сложный и комплексный процесс, занимающий продолжительное время, начиная с рождения и продолжающийся в процессе социализации. На этот процесс оказывают непосредственное влияние традиционные институты социализации личности: семья, школа, церковь, университет, работа и т.п.

Безусловно, процесс формирования культуры безопасности напрямую зависит от влияния внешних факторов, на которые человек на том или ином этапе повлиять не в силах. Сюда можно отнести политические, экономические, социальные, природно-климатические и иные условия.

В формировании культуры безопасности можно выделить внутренний и внешний аспекты: внешний — влияние, оказываемое на личность с целью формирования у нее безопасного поведения; внутренний (психологический) — совокупность убеждений, чувств и эмоций человека относительно угроз его безопасности и осознание чувства защищенности от них.

Нужно понимать, что культура безопасности — многогранное явление, имеющее различные виды и подвиды. В частности, применительно к транспортным отношениям можно говорить о культуре безопасности движения. Так, например, один из разделов Стратегии обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса в холдинге «РЖД» (распоряжение ОАО «РЖД» от 8 декабря 2015 г. № 2855р) посвящен формированию культуры безопасности движения.

Право, являясь универсальным регулятором общественных отношений, является одним из важнейших инструментов обеспечения безопасности личности, общества и государства. И при исследовании вопросов безопасности нельзя не затронуть ее правовую составляющую. В связи с этим следует остановиться на соотношении безопасности и правовой культуры, которая в свою очередь в качестве смежных правовых понятий включает такие понятия, как «правовое воспитание», «правосознание», «правовая идеология» и т.п.

Далее речь пойдет лишь об одном отдельном аспекте формирования культуры безопасности — посредством повышения уровня правовой культуры. Поэтому представляется необходимым исследовать элемент безопасности в правовой культуре и доказать, что повышение ее уровня

соответственно повышает уровень безопасности личности, общества и государства.

Правовая культура и культура безопасности, несомненно, взаимосвязаны, так как и та, и другая суть части целого — культуры. В подтверждение этого К. Р. Ибрагимов, анализируя на философском уровне факторы безопасности культуры личности, к отраслям культурной безопасности относит в числе прочих правовую отрасль [13, стр. 13].

Роль правовой культуры в процессе воздействия права на общественные отношения сложно переоценить. Правовая культура — это не только отражение права и правового регулирования общественных отношений в правосознании, выражающемся в правомерном поведении субъектов права. От уровня правовой культуры непосредственно зависит само правовое регулирование и охрана общественных отношений.

Можно привести следующий абстрактный пример: если право государства «А» (вместе с системой правообеспечивающих государственных органов и организаций), которое проявило свою эффективность, полностью скопировать и перенести в государство «Б» с более низким уровнем правовой культуры граждан, должностных лиц, сотрудников правоохранительных органов и других лиц, то очевидно, что это право при всей своей идеальности в государстве «А» не даст аналогичных результатов в государстве «Б». Именно поэтому в сравнительном правоведении существует правило, согласно которому заимствование положительного зарубежного опыта правового регулирования можно применять лишь с поправкой на особенности правовой культуры того государства, к которому ученый-компаративист решит применить зарубежную практику, о чем в том числе писал Р. Давид [11, стр. 33—34]. Известный отечественный исследователь правовой культуры В. П. Сальников отмечал, что одни и те же явления правовой жизни (правовые нормы, правосознание, законность, правопорядок, правовые отношения, правовые учреждения и др.) порой оцениваются по-разному в зависимости от социально-классовых, групповых, национальных, личностных установок и интересов [24, стр. 51—52].

Все это свидетельствует о том, что от показателей правовой культуры напрямую зависит правотворчество, правовое регулирование, правовая охрана и реализация права в том или ином государстве. Правовая культура — неотъемлемая часть единого механизма правообразования и его воздействия на общественные отношения.

Относительно взаимосвязи правовой культуры и безопасности еще С. С. Алексеев писал, что формирование высокой правовой культуры граждан влечет за собой гарантированность и защищенность безопасных условий существования человека [2, стр. 180]. Данный тезис можно смело положить в основу теоретико-методологического соотношения правовой культуры и безопасности.

И. А. Крыгина справедливо отмечает зависимость ступени развития правовой культуры от широты круга лиц, пользующихся благом свободы, качества и разнообразия удовлетворяемых потребностей, уровня обеспечения достоинств человека, гуманности способов защиты его прав и свобод [16, стр. 39]. Все эти показатели непосредственно гарантируют безопасность в обществе.

В рамках функционального исследования правовой культуры, рассмотрев познавательно-преобразовательную, праворегулятивную, коммуникативную и прогностическую функции, Н. Ю. Гурьянов пришел к выводу, что правовая культура регулирует поведение людей, сообразуясь с социокультурными, историческими особенностями различных этносов, выступает инструментом достижения социальной стабильности [10, стр. 28]. В связи с этим, продолжив мысленный ряд, можно предположить, что одной из социальных функций правовой культуры является функция по обеспечению безопасности в обществе. Общество с высоким уровнем правовой культуры, несомненно, более стабильно и безопасно, риск разжигания какой-либо нестабильности или вражды существенно ниже, что говорит о корреляции уровня правовой культуры и безопасности.

Развивая аксиологический подход к правовой культуре, В. П. Сальников к элементам правовой культуры относит эталоны/масштабы, ценности, называя их высшими достижениями правовой культуры [22, стр. 71]. Применительно к настоящему исследованию представляется необходимым и целесообразным к таким эталонам и ценностям как элементам правовой культуры, несомненно, отнести безопасность. Знание и понимание правовых средств обеспечения безопасности, по сути, должно лежать в основе правовой культуры.

Изучая вопросы соотношения правовой культуры и безопасности, нельзя не остановиться на таком явлении, как правовой нигилизм, множество определений которого сегодня существует в науке. М. О. Хазимов предлагает понимать правовой нигилизм как проявление специфического типа правосознания и правовой культуры, базирующихся на ином, атипичном восприятии аксиологического и социорегулятивного потенциала права и диктующих иное, атипичное отношение к нему как ценности [25, стр. 46]. Именно подрыв основ ценностной роли права в системе координат правового нигилиста является психологической основой проблемы.

Думается, что правовой нигилизм (с рассмотрением его в целом как социального явления, а также его конкретных проявлений в обществе) является прямой угрозой безопасности. М. О. Хазимов приходит к выводу, что преодоление правового нигилизма есть важный фактор укрепления социальной безопасности [25, стр. 103]. Диссертационное исследование ученого посвящено именно социальной безопасности, однако его вывод совершенно справедливо можно обобщить и применять к безопасности вообще, поскольку правовой нигилизм как отрицательный показатель

правовой культуры представляет огромную опасность для отдельного человека, всего общества и государства.

В качестве примера можно привести действия так называемой «золотой молодежи», представители которой, демонстрируя в какой-то степени радикальный правовой нигилизм, устраивают смертельные ДТП на дорогах российских городов. Среди последних «громких» смертельных автомобильных аварий в Москве — произошедшая в январе 2020 г. У виновника катастрофы было накоплено за год 650 штрафов (большинство из которых не оплачено). Данное происшествие получило большой общественный резонанс, по материалам Российской газеты, вскрыло «огромное количество проблем в законодательстве, которое не позволяет бороться с лихачами» [4].

Приведенные примеры, несомненно, наиболее иллюстративны, нежели другие, однако практически в любом проявлении правового нигилизма можно найти угрозу безопасности.

В связи с этим можно отметить, что преодоление правового нигилизма с одновременным повышением уровня правовой культуры общества есть одна из важнейших предупредительных мер по обеспечению безопасности. Причем в данном случае речь идет не о непосредственном предупреждении той или иной угрозы на конечном этапе ее реализации, что не гарантирует отсутствия других угроз, а о воздействии на суть проблемы и влиянии на первопричину многих угроз безопасности.

Рассматривая вопрос о способах и формах комплексного воздействия на уровень правовой культуры, нужно обратиться к проблемам правосознания. Правосознание и правовая культура взаимосвязаны, поскольку уровень правовой культуры в числе одного из главных показателей включает в себя именно уровень правосознания в обществе. С. С. Алексеев отмечал, что правовая культура — это «прежде всего “качественно насыщенное” правосознание» [1, стр. 150]. В связи с этим для повышения уровня правовой культуры необходимо влиять на правосознание в известных юридической науке формах (правовая пропаганда, правовое воспитание и др.).

Говоря о правосознании, необходимо отметить, что традиционно его принято структурно рассматривать в единстве двух элементов — правовой психологии и правовой идеологии.

Представляется, что правовая идеология первична, поскольку именно оно воздействует на личность извне и ложится на конкретную культурно-нравственную основу, тем самым формируя правовую психологию и правосознание в целом. Для правовой психологии, по справедливому мнению С. С. Пискуновой, свойственны стихийность, связь с личными интересами и ценностями [19, стр. 15].

В связи с этим прослеживается закономерность, согласно которой изменение правовой идеологии может привести к трансформации правовой психологии и правосознания в целом. Это отчетливо

наблюдается при переходе общества к новым политическим режимам и в условиях иных кардинальных изменений правовой жизни. В частности, после распада СССР правовая идеология в обществе резко изменилась в сторону пропаганды демократического правового государства и народовластия. Естественно, что правосознание граждан стало аналогично меняться. При этом важно учесть слова Е. А. Лукашевой, что социально-правовая психология построена на отношении (человека, классов, групп) к правовым явлениям и это отношение охватывает не только сложившиеся правовые факторы, но и эмпирическое осознание необходимости определенных правовых изменений в социальной системе [17, стр. 218]. Таким образом, можно говорить об обратном влиянии правовой психологии на право, ибо право носит волевой характер и создается людьми, отражая психологические аспекты их мировоззрения.

Идеология выражает ценности того или иного общества, а правовая идеология несет в себе ценность права в единстве свободы, равенства, справедливости, безопасности.

Однако, как было отмечено выше, правовая идеология всегда ложится на культурно-нравственную основу, проходя своеобразный фильтр. В связи с этим важную роль играет уровень общей культуры и образования человека для правильного восприятия той правовой идеологии, которую он получает извне.

И здесь также видится прямая связь с вопросами безопасности. Неслучайно в действующей Стратегии национальной безопасности Российской Федерации (Указ Президента РФ от 31 декабря 2015 г. № 683) отмечается необходимость повышения качества преподавания русского языка, литературы, отечественной истории, основ светской этики, традиционных религий. Если человек знает историю своей страны, культурные и национальные особенности общества, отраженные в том числе в литературе, ориентируется в основных мировых религиях и в особенности в той, которая преобладает в родном государстве, то его сложнее склонить к различного рода экстремистским настроениям.

В условиях информационного общества и широко применяемых технологий гибридной войны мы наблюдаем в российском сегменте сети Интернет огромное количество пропаганды, направленной на дестабилизацию общества посредством подрыва авторитета государственной власти и основанной на искажении действительности. Как правило, данные информационные вбросы оплачены заинтересованными иностранными государствами и отдельными лицами. При этом данная информация оказывает реальное влияние на правосознание россиян и прежде всего на молодежь, у которой низок культурно-нравственный уровень. Как результат прецеденты привлечения оппозицией несовершеннолетних с еще несостоявшимися политическими и правовыми взглядами для участия в митингах и иных политических мероприятиях. Формирование такой нездоровой,

искусственной, «слепой» оппозиции напрямую несет угрозу государственной и общественной безопасности, так как может привести к гражданской войне и иным подобным социальным потрясениям.

Обозначенные проблемы существуют во многих странах мира. В США, например, операции в Ираке, Афганистане, Ливии и иных странах активно оправдываются идеологией «исключительности» [8, стр. 19—22] американцев, которая ложится на психику молодого поколения, защищающего эту идеологию (в основе которой якобы лежат «интересы национальной безопасности») военного вмешательства далеко за пределами страны, хотя, по сути, интересы безопасности США вряд ли могут находиться на другом континенте и настолько далеко от их границ. Очевидно, что это надуманные угрозы, а интересы США сводятся лишь к расширению сферы своего влияния на мировой арене, к экономическим выгодам за счет нефтедобычи и пр.

В связи с этим существует прямая корреляция идеологии, правовой идеологии и вопросов безопасности. Так, А. Ф. Байков справедливо отмечает, что правовая идеология должна отвечать ряду критериев, в том числе критерию национальной безопасности [3, стр. 81]. А. А. Беседин на этот счет пишет, что идея безопасности является одной из важных идей правовой идеологии государства [6, стр. 56] и что правовые идеи закона, порядка и безопасности играют главную в правовой идеологии роль, стимулирующую развитие правовой государственности [6, стр. 117]. С этими утверждениями нельзя не согласиться, поскольку любая идеология (и правовая, в частности) должна быть запрограммирована на безопасность и только в этом случае будет реализована ее сущность.

А. А. Прохожев в монографии «Национальная идеология и национальная безопасность России» приходит к теоретическому выводу об особой роли идеологии с точки зрения обеспечения национальной безопасности, значимость которой, по его справедливому мнению, как раз и актуализируется в кризисных ситуациях [20, стр. 161]. Применительно к вопросам правовой идеологии следует особенно отметить критикуемую ученым ситуацию с правом собственности в России, которое, по его мнению, далеко до абсолютного. Автор отмечает, что без собственности «человек никогда не обретет реальную материальную независимость, без которой он в принципе не сможет стать подлинно свободной личностью» [20, стр. 129]. В какой-то степени собственность является гарантом безопасности. Еще Наполеон, обращавший внимание Государственного совета на необходимость увеличения числа собственников, отмечал, что они «являются твердой опорой безопасности и спокойствия государства» [14, стр. 124].

Необходимо подчеркнуть, вопросы безопасности зависят не только от повышения массовой правовой культуры, т.е. правовой культуры всего общества. В первую очередь, необходимо повышать уровень правовой культуры тех, от кого напрямую зависят вопросы безопасности —

государственных служащих, сотрудников правоохранительных органов, капитанов кораблей, пилотов самолетов, машинистов поездов, лиц, занятых на ключевых должностях в критических объектах инфраструктуры и т.п. В связи с этим еще в 1880 г. в своем очерке «Условия безопасности железнодорожного движения» М. М. фон Вебер поставил вопрос о прямой взаимосвязи уровня правосознания и правовой культуры в подготовке кадров железнодорожного персонала и обеспечения безопасности железных дорог. Автор отмечал: «Только здоровые народы, у которых понятие о праве и о строгом порядке перешло из поколения в поколение в плоть и кровь, производят способный железнодорожный персонал» [7, стр. 84].

Проведенное исследование правовой культуры, правосознания, правовой идеологии и безопасности в их соотношении носит исключительно теоретический характер и ставит логичный вопрос: как именно повышение уровня правовой культуры будет влиять на безопасность человека, общества и государства? Иными словами, где конкретно проявляется та взаимосвязь правовой культуры и безопасности, о которой шла речь выше? Далее предлагается ответ на данный вопрос.

Повышение уровня правовой культуры оказывает непосредственное влияние на безопасность по следующим причинам.

1. В обществе с высоким уровнем правовой культуры люди осознают свою ответственность (уголовную и административную), понимают ее неотвратимость, а также знают содержание запрещающих правовых норм, гарантирующих правопорядок и безопасность в обществе.

2. Люди знают и умеют отстаивать правовыми средствами свои права и свободы, в том числе такие права, как право на жизнь, на неприкосновенность личности, на медицинскую помощь, на самозащиту, нарушение которых ставит под угрозу их безопасность.

3. Общество знакомо с полномочиями государственных органов, в том числе правоохранительных. Люди умеют, например, подать жалобу в вышестоящий или контрольно-надзорный орган, если их безопасность не обеспечивается должным образом.

4. Сотрудники правоохранительных органов в обществе с высокой правовой культурой добросовестно и ответственно относятся к вопросам безопасности при реализации своих полномочий и должностных обязанностей. Им в меньшей степени свойственна халатность, коррупционные проявления и т.п.

5. Высокий уровень правовой культуры порождает высокий уровень позитивной юридической ответственности для предупреждения угроз безопасности, как своей, так и других лиц (например, соблюдение правил пользования оружием, в том числе на охоте, безопасности на воде при использовании водного транспорта, безопасное обращение с газовым оборудованием, в том числе недопущение неквалифицированного

монтажа, использования газового оборудования, не отвечающего требованиям безопасности и т.п. В данных сферах, к сожалению, в России наблюдается не лучшая ситуация, которая порой заканчивается смертельными случаями).

6. Люди более защищены от угроз безопасности со стороны собственного государства, от превышения полномочий правоохранительных и иных государственных органов, в том числе от коррупционных проявлений в их работе. Человек с высоким уровнем правовой культуры знает правовые механизмы защиты от подобных угроз, в том числе посредством обращения в СМИ, правозащитные организации и т.п.

7. Зная нормы о защите прав потребителей и умея их применять, люди уделяют большее внимание безопасности той или ной продукции (работам, услугам), в том числе пищевым продуктам, что непосредственно влияет на безопасность, здоровье и продолжительность жизни.

8. Представители организаций, оказывающих услуги гражданам (независимо от их организационно-правовой формы) уделяют повышенное внимание вопросам безопасности (проверка оборудования, помещений, зданий, строений, технический осмотр транспортных средств и т.п.).

9. Граждане более активно пользуются страхованием как действенным правовым инструментом обеспечения имущественной безопасности.

10. Граждане, обладающие высоким уровнем правовой культуры, более ответственно относятся к экономической безопасности личности, в частности, к навязываемым микрофинансовыми организациями кредитам, к неофициальному трудоустройству и заработной плате, к отсутствию социальных гарантий при трудоустройстве. Наличие юридических знаний о способах совершения экономических преступлений делает население не настолько доступным для различного рода мошенничества, в том числе при оформлении недвижимости и иных сделок.

11. Люди, обладающие высоким уровнем правовой культуры, в большей степени защищены с точки зрения социальной безопасности — они могут обратиться за пенсией, пособием или иным образом отстоять свои социальные права в случае наступления социальных рисков.

12. Высокий уровень правовой культуры гарантирует большую защиту от привлечения на различные митинги, несанкционированные политические акции, вербовки иностранными спецслужбами и т.п. Иными словами, человек более устойчив в отношении противоправного влияния на него с целью склонения к участию в тех или иных незаконных мероприятиях, поскольку общество с высоким уровнем правовой культуры, несомненно, более стабильно и безопасно, риск разжигания какой-либо нестабильности или вражды существенно ниже.

Можно выявить и другие, менее значимые и (или) заметные аспекты соотношения правовой культуры и безопасности.

Таким образом, безопасность является неотъемлемым элементом правовой культуры, и можно говорить о глубокой взаимосвязи между данными явлениями. Низкий уровень правовой культуры, а также правовой нигилизм можно рассматривать как угрозы национальной безопасности. Повышение правовой культуры через влияние на правосознание посредством правовой идеологии есть деятельность, направленная на обеспечение безопасности личности, общества и государства.

Литература

1. Алексеев, С. С. Общая теория права : учебник. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Проспект, 2009.
2. Алексеев, С. С. Проблемы теории права : курс лекций : в 2 томах. — Свердловск, 1972. — Том 1.
3. Байков, А. Ф. Правовая идеология: сущность и реализация в условиях правового государства : дис. … канд. юрид. наук. — Екатеринбург, 2006.
4. Баршев, В. 650 штрафов — кому? Общество предъявляет претензии правоохранительной системе // Рос. газета — Столичный выпуск. — 2020. — № 17(8071). — 28 янв.
5. Белозор, А. Ф. Культурная безопасность как основа культурной идентичности // Человек и культура. — 2019. — № 1.
6. Беседин, А. А. Правовая идеология как элемент правовой системы современного общества : дис. … канд. юрид. наук. — Москва, 2009.
7. Вебер, М. М. Условия безопасности железнодорожного движения. — Москва : Типография В. Я. Барбей, 1880.
8. Галкина, Е. В. Политические и религиозные основы «американской исключительности» // Общество: политика, экономика, право. — 2016. — № 1.
9. Гогоцкий, С. С. Философский словарь, или Краткое объяснение философских и других научных выражений, встречающихся в истории философии. — Киев : Тип. ред. «Киев. телеграфа», 1876.
10. Гурьянов, Н. Ю. Правовая культура: сущность, структура, социальные функции : дис. … канд. филос. наук. — Самара, 2006.
11. Давид, Р. Основные правовые системы современности / пер. с фр. и вст. ст. В. А. Туманова. — Москва, 1988.
12. Доровских, Е. М. Культура как фактор национальной безопасности // Журнал российского права. — 2009. — № 12.
13. Ибрагимов, К. Р. Культура личности: факторы безопасности : дис. … канд. филос. наук. — Химки, 2011.
14. История Франции : в 3 томах / ответственный редактор А. З. Манфред [и др.]. — Том 3. — Москва : Наука, 1973.
15. Коротец, В. И. Опасность и безопасность в современном мире: философско-культурологический анализ : автореф. дис. ... канд. филос. наук. — Ростов-на-Дону, 2003.
16. Крыгина, И. А. Правовая культура, правовое воспитание и управление правовоспитательным процессом в современном российском обществе : дис. … канд. юрид. наук. — Ростов-на-Дону, 1999.

17. Лукашева, Е. А. Правосознание и законность в социалистическом обществе (идеологические и социально-психологические факторы обеспечения социалистической законности) : дис. … д-ра юрид. наук. — Москва, 1972.
18. Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка: ок. 100 000 слов, терминов и фразеологических выражений / под редакцией Л. И. Скворцова. — 26-е изд., испр. и доп. — Москва, 2010.
19. Пискунова, С. С. Правовая информация как средство формирования правового сознания граждан : дис. … канд. юрид. наук. — Москва, 2004.
20. Прохожев, А. А. Национальная идеология и национальная безопасность России . — Москва : ОАО МПК, 2013.
21. Романова, А. П. Традиции и инновации с позиции культурной безопасности // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Философия. Политология. Культурология. — 2015. — Том 1 (67). — № 2.
22. Сальников, В. П. Правовая культура: теоретико-методологический аспект : дис. … д-ра юрид. наук. — Ленинград, 1990.
23. Узлова, Н. В. К вопросу о формировании культурной безопасности / Н. В. Узлова, В. П. Богданова // Современные наукоемкие технологии. — 2016. — № 11.
24. Фетисова, Ю. В. Культура безопасности : дис. … канд. филос. наук. — Омск, 2009.
25. Хазимов, М. О. Правовой нигилизм как фактор угрозы социальной безопасности России : дис. … канд. филос. наук. — Краснодар, 2006.

References

1. Alekseyev, S. S. Obshchaya teoriya prava : uchebnik [General theory of law]. — 2-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Prospekt, 2009.
2. Alekseyev, S. S. Problemy teorii prava : kurs lektsiy : v 2 tomakh [Problems of the theory of law]. — Sverdlovsk, 1972. — Tom 1.
3. Baykov, A. F. Pravovaya ideologiya: sushchnost' i realizatsiya v usloviyakh pravovogo gosudarstva [Legal ideology: essence and implementation in a legal state]: dis. … kand. yurid. nauk. — Yekaterinburg, 2006.
4. Barshev, V. 650 shtrafov — komu? Obshchestvo pred"yavlyayet pretenzii pravookhranitel'noy sisteme [650 fines - to whom? Society makes claims to the law enforcement system] // Ros. gazeta — Stolichnyy vypusk. — 2020. — № 17(8071). — 28 yanv.
5. Belozor, A. F. Kul'turnaya bezopasnost' kak osnova kul'turnoy identichnosti [Cultural security as the basis of cultural identity] // Chelovek i kul'tura. — 2019. — № 1.
6. Besedin, A. A. Pravovaya ideologiya kak element pravovoy sistemy sovremennogo obshchestva [Legal ideology as an element of the legal system of modern society]: dis. … kand. yurid. nauk. — Moskva, 2009.
7. Veber, M. M. Usloviya bezopasnosti zheleznodorozhnogo dvizheniya [Conditions of safety of railway traffic]. — Moskva : Tipografiya V. YA. Barbey, 1880.
8. Galkina, Ye. V. Politicheskiye i religioznyye osnovy «amerikanskoy isklyuchitel'nosti» [Political and religious foundations of "American exceptionalism"]// Obshchestvo: politika, ekonomika, pravo. — 2016. — № 1.
9. Gogotskiy, S. S. Filosofskiy slovar', ili Kratkoye ob"yasneniye filosofskikh i drugikh nauchnykh vyrazheniy, vstrechayushchikhsya v istorii filosofii [Philosophical Dictionary, or a Brief Explanation of Philosophical and Other Scientific Expressions Found in the History of Philosophy]. — Kiyev : Tip. red. «Kiyev. telegrafa», 1876.

10. Gur'yanov, N. YU. Pravovaya kul'tura: sushchnost', struktura, sotsial'nyye funktsii [Legal culture: essence, structure, social functions]: dis. … kand. filos. nauk. — Samara, 2006.
11. David, R. Osnovnyye pravovyye sistemy sovremennosti [Basic legal systems of our time] / per. s fr. i vst. st. V. A. Tumanova. — Moskva, 1988.
12. Dorovskikh, Ye. M. Kul'tura kak faktor natsional'noy bezopasnosti [Culture as a factor of national security] // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2009. — № 12.
13. Ibragimov, K. R. Kul'tura lichnosti: faktory bezopasnosti [Culture of personality: safety factors]: dis. … kand. filos. nauk. — Khimki, 2011.
14. Istoriya Frantsii [History of France]: v 3 tomakh / otvetstvennyy redaktor A. Z. Manfred [i dr.]. — Tom 3. — Moskva : Nauka, 1973.
15. Korotets, V. I. Opasnost' i bezopasnost' v sovremennom mire: filosofsko-kul'turologicheskiy analiz [Danger and safety in the modern world: philosophical and cultural analysis]: avtoref. dis. ... kand. filos. nauk. — Rostov-na-Donu, 2003.
16. Krygina, I. A. Pravovaya kul'tura, pravovoye vospitaniye i upravleniye pravovospitatel'nym protsessom v sovremennom rossiyskom obshchestve [Legal culture, legal education and management of the legal educational process in modern Russian society]: dis. … kand. yurid. nauk. — Rostov-na-Donu, 1999.
17. Lukasheva, Ye. A. Pravosoznaniye i zakonnost' v sotsialisticheskom obshchestve (ideologicheskiye i sotsial'no-psikhologicheskiye faktory obespecheniya sotsialisticheskoy zakonnosti) [Legal awareness and legality in a socialist society (ideological and socio-psychological factors of ensuring socialist legality)]: dis. … d-ra yurid. nauk. — Moskva, 1972.
18. Ozhegov, S. I. Tolkovyy slovar' russkogo yazyka: ok. 100 000 slov, terminov i frazeologicheskikh vyrazheniy [Explanatory dictionary of the Russian language: apprx. 100,000 words, terms and phraseological expressions]/ pod redaktsiyey L. I. Skvortsova. — 26-ye izd., ispr. i dop. — Moskva, 2010.
19. Piskunova, S. S. Pravovaya informatsiya kak sredstvo formirovaniya pravovogo soznaniya grazhdan [Legal information as a means of forming the legal consciousness of citizens]: dis. … kand. yurid. nauk. — Moskva, 2004.
20. Prokhozhev, A. A. Natsional'naya ideologiya i natsional'naya bezopasnost' Rossii [National ideology and national security of Russia]. — Moskva : OAO MPK, 2013.
21. Romanova, A. P. Traditsii i innovatsii s pozitsii kul'turnoy bezopasnosti [Traditions and innovations from the standpoint of cultural security] // Uchenyye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Filosofiya. Politologiya. Kul'turologiya. — 2015. — Tom 1 (67). — № 2.
22. Sal'nikov, V. P. Pravovaya kul'tura: teoretiko-metodologicheskiy aspekt [Legal culture: theoretical and methodological aspect]: dis. … d-ra yurid. nauk. — Leningrad, 1990.
23. Uzlova, N. V. K voprosu o formirovanii kul'turnoy bezopasnosti [To the question of the formation of cultural security] / N. V. Uzlova, V. P. Bogdanova // Sovremennyye naukoyemkiye tekhnologii. — 2016. — № 11.
24. Fetisova, YU. V. Kul'tura bezopasnosti [Culture of safety]: dis. … kand. filos. nauk. — Omsk, 2009.
25. Khazimov, M. O. Pravovoy nigilizm kak faktor ugrozy sotsial'noy bezopasnosti Rossii [Legal nihilism as a factor of threat to the social security of Russia]: dis. … kand. filos. nauk. — Krasnodar, 2006.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.51:656.025.226

© Бегишев Ильдар Рустамович
— кандидат юридических наук, старший научный сотрудник Казанского инновационного университета имени В. Г. Тимирясова, заслуженный юрист Республики Татарстан
begishev@mail.ru

Ответственность за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами: комплексно-юридические аспекты

Аннотация. В работе рассматриваются перспективы регулирования деликтных правоотношений, возникающих в связи с причинением вреда беспилотным транспортным средством. Оценивается состояние понятийного аппарата и существующих дефиниций, описывающих данные транспортные средства. Формулируется вывод о предпосылках разрешения вопроса о гражданско-правовой и уголовной ответственности за подобный вред.

Ключевые слова: беспилотный автомобиль; беспилотное транспортное средство; высокоавтоматизированное транспортное средство; гражданско-правовая ответственность; уголовная ответственность; робот; робототехника.

© Ildar R. Begishev
— Candidate of Law, senior researcher at the Kazan Innovation University named after V.G. Timiryasov, honored lawyer of the Republic of Tatarstan

Liability for the damage caused by unmanned vehicles: complex legal aspects

Abstract. The paper examines the prospects for the regulation of tort legal relations arising in connection with the infliction of harm by an unmanned vehicle. There has been estimated the state of the conceptual apparatus and existing definitions describing these vehicles. There has been formulated a

conclusion about the prerequisites for resolving the issue of civil and criminal liability for such damage.

Keywords: unmanned automobile; unmanned vehicle; highly automated vehicles; civil liability; criminal liability; robot; robotics.

Умножение возможности современных средств вычислительной техники опосредует возникновение новых областей общественных отношений: многие процессы характеризуются повышенной автоматизацией, действия, подлежащие алгоритмизированию, либо полностью выполняются роботами, либо совершаются с их широким использованием. Ввиду этого, ставшие привычными социальные практики — производственные процессы, управление автомобилем, поиск решений приобретают новые свойства. Так, объективной реальностью стали автомобили, в которых процесс управления либо полностью автоматизирован, либо предполагает лишь частичное участие человека [4, p. 61—68].

В контексте изложенного перед уголовно-правовой наукой ставится ряд вопросов регулирования вновь возникающих областей общественных отношений: являются ли водители беспилотных автомобилей субъектами уголовной ответственности, в случае дорожно-транспортного происшествия с участием такого автомобиля? Какой степенью автоматизации должен обладать автомобиль для признания его функционирования автономным и независящим от сознания и воли человека? [5, p. 26—277]

Предваряя дальнейшие рассуждения необходимо отметить, что, как справедливо отмечается в литературе, применительно к беспилотным транспортным средствам отсутствует единый, сложившийся и согласованно применяемый понятийный аппарат [1].

Отечественная нормативная база апеллирует к термину «высокоавтоматизированное транспортное средство», понимая под ним транспортное средство, в конструкцию которого внесены изменения, связанные с оснащением его автоматизированной системой. Обращает на себя внимание то обстоятельство, что в приведенной дефиниции признак наличия в техническом оснащении автомобиля автоматизированной системы постановлен в качестве конститутивного, позволяющего относить то или иное транспортное средство к высокоавтоматизированным. По своей юридической сущности подобное определение является отсылочным. Для однозначного уяснения всей совокупности общих признаков высокоавтоматизированного транспортного средства как явления объективной реальности необходимо обращаться к дефиниции автоматизированной системы. Под таковой, согласно постановлению Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 необходимо понимать «программно-аппаратные средства,

осуществляющие управление транспортным средством без физического воздействия со стороны водителя, с возможностью автоматического отключения при воздействии водителя на органы управления для перехода в режим ручного управления».

Анализируя данное определение возможно прийти к следующим выводам:

— автоматизированная система по своей сути является программно-аппаратной, то есть состоит из механической части (к примеру, датчиков, камер, радаров, лидаров) и программного обеспечения, деятельностью которого предопределяется согласованное координирование процессов управления автомобилем;

— программные и технические возможности данной системы обеспечивают возможность транспортного средства осуществлять движение без физического воздействия со стороны водителя;

— данная система принудительно отключается при воздействии водителя на органы управления.

Рассматриваемое определение не позволяет в полной мере уяснить пределы автономности транспортного средства. Указание на «осуществление управление» фактически предоставляет возможность рассматривать как соответствующую автоматическую систему функцию поддержания устойчивой скорости движения, которая присутствует в большинстве современных автомобилей. В затронутом контексте принципиальное значение имеет раскрытие термина «управления». Придавая ему расширительное толкование возможно предположить, что под управлением возможно понимать установление, поддержание и изменение параметров движения, таких как направление, скорость и траектория.

По общему правилу, деятельность, связанная с управлением транспортным средством, признается гражданским законодательством связанной с повышенной опасностью. По смыслу, придаваемому правоприменительной практикой, повышенная опасность управления автомобилем обуславливается невозможностью полного контроля за ним со стороны человека, вследствие чего создается повышенная опасность причинения вреда (постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 января 2010 г. № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина»). Ввиду изложенного нормативно установлены повышенные пределы ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности [2, стр. 67—74].

Полагаем, что для однозначного решения вопроса о том, является ли высокоавтоматизированное транспортное средство источником повышенной опасности на равных основаниях с иными автомобилями, либо контроль за его функционированием ввиду наличия

автоматизированных систем управления существенно снижен, необходимо установить характер и пределы возможного управления автомобилем при помощи программно-аппаратных средств.

В затронутом контексте видится возможным выдвижение следующего тезиса. В случае, если программно-аппаратные средства, используемые в транспортном средстве, не позволяют в полном объеме осуществлять установление, поддержание и изменение скорости, направления и траектории движения, такое транспортное средство является источником общественной опасности на общих основаниях. Конкретизируем позицию, в случае, если управление транспортным средством, осуществляемое при помощи программно-аппаратных средств, не сопоставимо по своему характеру с тем управлением, которое в обычных условиях осуществляет водитель, то при решении вопроса об ответственности за деликты необходимо руководствоваться общими положениями гражданского законодательства.

Однако, в ситуации, когда интеллектуальный потенциал примененных в транспортном средстве программно-аппаратных средств позволяет осуществлять автоматическое управление, сопоставимое по характеру и пределам с управлением со стороны человека, положения об ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности утрачивают свою релевантность.

Встречаются различные мнения относительно решения вопроса об ответственности за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами. Так, некоторые исследователи определяют в надлежащего субъекта ответственности производителя транспортного средства [3, стр. 35—37].

Данная позиция нами оценивается как относительно состоятельная. Действительно, программные средства, создаваемые для транспортных средств, содержат определенный перечень типовых вариантов развития событий, поскольку движение транспортного средства по объектам транспортной инфраструктуры в достаточной степени алгоритмизированы. Иными словами, программный код способен обрабатывать ограниченный перечень сигналов, поступающих с датчиков и принимать решения, в соответствии с заложенным алгоритмом [6, p. 354—358]. Технические, рецептурные и иные недостатки программного кода или датчиков, в случае если таковые послужили детерминантной причинения вреда очевидно относятся к сфере ответственности производителя [7, p. 163—173].

Однако, приведенная концепция не учитывает, что пользователем (собственником) такого транспортного средства бремя по поддержанию надлежащей технической пригодности могло нестись в неполном объеме, с отступлением от должной осмотрительности. В такой ситуации вопрос об ответственности разработчика является не настолько очевидным.

Переходя от рассуждений о деликатных правоотношениях гражданско-правовой природы заметим, что с точки зрения уголовного права вопрос об ответственности за причинения вреда высокоавтоматизированным транспортным средством аналогично прямо коррелирует с характером и пределами автономного управления транспортным средством со стороны его программно-аппаратных средств, а также надлежащим исполнением обязанности собственника по поддержанию автомобиля в исправном техническом состоянии и технологи корректным осуществлением производства транспортного средства.

Иными словами, для уголовной ответственности разработчика вред, причиненный охраняемым уголовным законом общественным отношениям со стороны высокоавтоматизированного транспортного средства должен находиться в прямой причинно-следственной связи с неисполнением разработчиком своих обязанности при создании автомобиля, отступлением от технических регламентов.

С точки зрения уголовно-правовой науки собственник транспортного средства с высокой степенью автоматизации может быть субъектом ответственности только в том случае, если им было допущено неисполнение обязанности по поддержанию автомобиля в надлежащем техническом состоянии. При этом такая обязанность должна следовать из конкретных нормативных правовых актов, адаптированных для целей регулирования общественных отношений с участием высокоавтоматизированных транспортных средств, а лицо должно иметь реальную возможность, с учетом контурных обстоятельств события, исполнить данную обязанность.

Водитель высокоавтоматизированного транспортного средства может выступать субъектом уголовной ответственности, если в конкретной ситуации управления автомобилем, им было допущено нарушение как общих требований правил дорожного движения, так и специальных требований по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств и в его отношении имелась реальная возможность, при проявлении необходимой внимательности и предусмотрительности соответствующую обязанность исполнить.

Резюмируя изложенное представляется возможным заключить, что решение вопроса об ответственности за вред, причиненный высокоавтоматизированным транспортным средством требует комплексного подхода.

Во-первых, необходимо выработать систему оценки автономности функционирования автомобиля при помощи его программно-аппаратных средств. Характер и пределы автоматического установления, поддержания и изменения скорости, направления и траектории движения прямо детерминируют психическое отношение субъекта к факту причинения вреда. Думается, основным маркером в данном случае будет способность автомобиля, при помощи заложенных в него программно-аппаратных

средств, осуществлять управления, сопоставимое с управлением, обычно осуществляемым человеком.

Во-вторых, следует выработать специальные требования разработки, создания, эксплуатации, поддержания технического состояния высокоавтоматизированного транспортного средства. Поскольку в их отсутствие решение вопроса о привлечении к уголовной ответственности видится достаточно затруднительным, отсутствует объективный критерий небрежности.

В-третьих, в каждой конкретной ситуации причинения вреда следует устанавливать, наряду с неисполнением субъектом адресованной ему обязанности, наличие у него реальной возможности совершить объективно необходимые действия, направленные на причинение вреда охраняемым уголовным законом интересам.

Литература

1. Беспилотники на дорогах России (уголовно-правовые проблемы) : монография / под редакцией А. И. Чучаева. — Москва : Проспект, 2021.
2. Шевченко, Г. Н. Вина как условие гражданско-правовой ответственности в российском гражданском праве // Современное право. — 2017. — № 3. — С. 67—74.
3. Зайнуллина, Э. Ф. Особенности понимания вины в отношениях в отношениях гражданско-правовой ответственности с участием беспилотных транспортных средств // Тенденции развития науки и образования. — 2019. — № 47-4.
4. Nees, M. A. Safer than the average human driver (who is less safe than me)? Examining a popular safety benchmark for self-driving cars // Journal of Safety Research. — 2019. — Vol. 69.
5. Lee, J. D. Exploring Trust in Self-Driving Vehicles Through Text Analysis / J. D. Lee, K. Kolodge // Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society. — 2019. — Vol. 62, — No 2. — P. 260—277.
6. Han, I. Scenario establishment and characteristic analysis of intersection collision accidents for advanced driver assistance systems // Traffic Injury Prevention. 2020. — Vol. 21. — No 6. — P. 354—358.
7. Gupta, S. Pedestrian's risk-based negotiation model for self-driving vehicles to get the right of way / S. Gupta, M. Vasardani, B. Lohani, S. Wintera // Accident Analysis & Prevention. — 2019. — Vol. 124. — P. 163—173.

References

1. Bespilotniki na dorogakh Rossii (ugolovno-pravovyye problemy) [Unmanned aerial vehicles on the roads of Russia (criminal law problems)]: monografiya / pod redaktsiyey A. I. Chuchayeva. — Moskva : Prospekt, 2021.
2. Shevchenko, G. N. Vina kak usloviye grazhdansko-pravovoy otvetstvennosti v rossiyskom grazhdanskom prave [Guilt as a condition of civil liability in Russian civil law]// Sovremennoye pravo. — 2017. — № 3. — S. 67—74.
3. Zaynullina, E. F. Osobennosti ponimaniya viny v otnosheniyakh v otnosheniyakh grazhdansko-pravovoy otvetstvennosti s uchastiyem bespilotnykh transportnykh sredstv [Peculiarities of understanding guilt in relations in relations of civil liability with the participation of unmanned vehicles] // Tendentsii razvitiya nauki i obrazovaniya. — 2019. — № 47-4.

4. Nees, M. A. Safer than the average human driver (who is less safe than me)? Examining a popular safety benchmark for self-driving cars // Journal of Safety Research. — 2019. — Vol. 69.
5. Lee, J. D. Exploring Trust in Self-Driving Vehicles Through Text Analysis / J. D. Lee, K. Kolodge // Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society. — 2019. — Vol. 62, — No 2. — P. 260—277.
6. Han, I. Scenario establishment and characteristic analysis of intersection collision accidents for advanced driver assistance systems // Traffic Injury Prevention. 2020. — Vol. 21. — No 6. — P. 354—358.
7. Gupta, S. Pedestrian's risk-based negotiation model for self-driving vehicles to get the right of way / S. Gupta, M. Vasardani, B. Lohani, S. Wintera // Accident Analysis & Prevention. — 2019. — Vol. 124. — P. 163—173.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.763:656.2

© Борисова Светлана Валентиновна
— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Гражданское право, международное частное право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Правовое регулирование подрядных отношений на железнодорожном транспорте с использованием интеллектуальной собственности

Аннотация. В статье рассмотрена специфика правового регулирования подрядных отношений на железнодорожном транспорте, которая характеризуется специальным субъектным составом, многообразием объектов транспортного комплекса, видами подрядных работ, различными уровнями правовой регламентации, наличием непоименованных в ГК РФ подрядных договорных конструкций и пр. Отмечается, что ОАО «РЖД» как основной субъект локального нормотворчества, организуя хозяйственные связи с участием группы лиц (холдинга), по сути, осуществляет саморегулирование хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте. Также автором приводится систематика договоров о выполнении работ на железнодорожном транспорте с элементами использования интеллектуальной собственности, исследуется правовая природа конструкторской документации, содержащей сведения об интеллектуальной собственности.

Ключевые слова: холдинг на железнодорожном транспорте; договор подряда; договор на выполнение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ; договор заказа, интеллектуальная собственность; конкурсная документация.

© Svetlana V. Borisova
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department ‘Civil law, International private law and Civil procedure’ of the Law Institute of the Russian University of Transport

Legal regulation of contracting relations on railway transport using intellectual property

Abstract. The current paper has examined the specifics of the legal regulation of contracting relations on railway transport, which is characterized by a special subject composition, a variety of objects of the transport complex, types of contract work, various levels of legal regulation, the presence of contractual contract structures not listed in the Civil Code of the Russian Federation, etc. There has been noted that JSC “Russian Railways”, as the main subject of local rule-making, when organizing economic ties with the participation of a group of persons (holding), in fact, self-regulates economic activities on railway transport. The author has also provided a systematics of contracts for the work on railway transport with elements of intellectual property, investigates the legal nature of design documentation containing information about intellectual property.

Keywords: railway transport holding; work contract; contract for research, development and technological work; order contract; intellectual property; tender documentation.

Договор подряда является одним из наиболее востребованных гражданско-правовых договоров в предпринимательской практике хозяйствующих субъектов, в том числе в хозяйственной деятельности участниц холдинга на железнодорожном транспорте, возглавляемого коммерческой корпорацией ОАО «РЖД». Напомним, что холдинговые объединения в России не имеют статуса юридического лица. (В зарубежном праве неправосубъектным является концерн (аналог холдинга в современном российском праве), а холдинг рассматривается в качестве самостоятельного субъекта права [1].) Они представляют собой вертикально-интегрированные неправосубъектные объединения, поэтому заключать договоры между собой и с другими лицами могут лишь участники холдинга, но не сам холдинг. Соответственно, стороной договора подряда могут быть участницы холдинга — хозяйственные общества (акционерные общества и общества с ограниченной ответственностью). (Под холдингом «РЖД» в актах локального нормотворчества понимается группа юридических лиц, включающая в себя материнское общество — ОАО «РЖД» — и его дочерние общества, осуществляющие профильные виды деятельности, а также юридические лица, осуществляющие профильные виды деятельности, в которых дочерние общества ОАО «РЖД» сами выступают в качестве контролирующего акционера (распоряжение ОАО «РЖД» от 12 марта 2015 г. № 608р «Об утверждении документов, регламентирующих работу с брендами холдинга «РЖД»).)

Хозяйственная деятельность на железнодорожном транспорте связана не только с перевозкой пассажиров и грузов, но и со строительством, ремонтом, реконструкцией вагонов, локомотивов, стрелочных переводов, железнодорожных путей и других объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Договор подряда обеспечивает как собственные нужды транспортных корпораций — участниц холдинга, осуществляющих ремонт принадлежащих им офисных зданий, так и нужды перевозочного процесса (ремонт железнодорожного пути, ремонт тормозного оборудования и др.). Если в первом случае правовое регулирование подрядных отношений полностью укладывается в общую гражданско-правовую схему, то во втором случае в силу специфики хозяйствования на транспорте ее явно недостаточно. Специфика подрядных правовых отношений на железнодорожном транспорте характеризуется специальным субъектным составом, многообразием объектов транспортного комплекса, видами подрядных работ, уровнями правовой регламентации, наличием непоименованных в ГК РФ подрядных договорных конструкций и пр.

Так, законодательство о подряде на железнодорожном транспорте в зависимости от статуса субъекта нормотворчества подразделяется на общее и специальное, применяемое в субсидиарном порядке. Общие положения о подряде, формируемые на федеральном уровне, содержатся в гл. 37 «Подряд» Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ). (Договор подряда был известен римскому праву как разновидность договора найма (*locatio conductio*), наряду с наймом вещей и наймом услуг. С точки зрения современной теории гражданского права предметом договора подряда является конкретный (индивидуальный) результат умственных либо физического труда в виде не столько даваемого, сколько сделанного объекта материального характера, который отделяется от самой работы. Этими базовыми признаками данное договорное обязательство отличается от договора оказания услуг, в котором интерес контрагента удовлетворяет процесс, т.е. предоставляется труд, «растянутый» во времени, например, перевозка, хранение, страхование, транспортная экспедиция и пр.) Специальное законодательство, в том числе технического характера, регулирующее подрядные отношения на железнодорожном транспорте, образуют, во-первых, нормативные правовые акты, издаваемые органами исполнительной власти государства, например, приказ Министра обороны РФ № 413, Минтранса России № 146 от 9 октября 2007 г. «Об утверждении Порядка осуществления проектирования, строительства, эксплуатации, текущего содержания и ремонта железнодорожных путей необщего пользования объектов Министерства обороны Российской Федерации и расчетов за выполненные работы» и др. Во-вторых, локальные нормативные правовые акты холдинговой компании ОАО «РЖД». В этом случае механизм договорного регулирования дополняется новым элементом в

лице специального субъекта — ОАО «РЖД», холдинговой компанией (компанией одного лица со 100%-ным участием государства), формирующей собственные локальные нормативные правовые акты, регулирующие подрядные отношения на железнодорожном транспорте. Организуя хозяйственные связи с участием группы лиц (холдинга), ОАО «РЖД» как основной субъект локального нормотворчества, по сути, осуществляет саморегулирование хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте. Примерами локальных актов в области подрядных отношений являются: Технические условия на работы по ремонту железнодорожного пути (распоряжение ОАО «РЖД» от 18 января 2013 г. № 75р); Руководство по техническому обслуживанию, ремонту и испытанию тормозного оборудования локомотивов и моторвагонного подвижного состава (распоряжение ОАО «РЖД» от 12 мая 2015 г. № 1191р); Временные технические условия на щебень II категории по ГОСТ 7392-2014 «Щебень из плотных горных пород для балластного слоя железнодорожного пути. Технические условия», очищенный машинами глубокой очистки, для производства ремонтно-путевых работ (распоряжение ОАО «РЖД» от 16 февраля 2017 г. № 309р) и пр.

Специфика подрядных отношений, как отмечалось выше, определяется статусом сторон договоров подряда. Ими являются собственники (владельцы) движимого и недвижимого имущества в сфере транспорта, а также транспортных имущественных комплексов, на которые возлагается обязанность по их содержанию и ремонту. Так, владельцами инфраструктуры или владельцами железнодорожных путей необщего пользования осуществляется: а) ремонт путевых устройств на железнодорожных переездах — обеспечивается в плановом порядке; б) работы по содержанию, ремонту, капитальному ремонту и реконструкции настила и проезжей части междупутья железнодорожного переезда, установке и демонтажу временных дорожных знаков (п. 80 приказа Минтранса России от 31 июля 2015 г. № 237 «Об утверждении Условий эксплуатации железнодорожных переездов»).

При выполнении работ, чаще в сфере строительства, могут принимать участие несколько лиц, привлекаться специализированные организации. В ГК РФ закреплены различные способы организации подрядных связей. Так, согласно ст. 706 ГК РФ, подрядчик вправе привлечь к исполнению своих обязательств других лиц (субподрядчиков). Аналогичная схема применяется и на железнодорожном транспорте. Так, ремонт, кроме капитального ремонта железнодорожных путей необщего пользования ветвевладельцев Минобороны России осуществляется силами железнодорожных войск с возможным привлечением субподрядных организаций, выбор которых осуществляется в соответствии с законодательством РФ (п. 43 приказ Министра обороны РФ № 413, Минтранса России № 146 от 9 октября 2007 г.).

На железнодорожном транспорте заключается множество подрядных договоров, как предусмотренных, так и не предусмотренных ГК РФ. К числу специальных договоров, не поименованных в ГК РФ, относятся следующие хозяйственные договоры: 1) договор на ремонт тормозного оборудования, например, для электровозов и тепловозов нового поколения, использующих в тормозной системе краны и приборы дистанционного управления тормозами, приспособленными для работы в системах автоведения, безопасности и диагностики, наряду с блочным и модульным исполнением навесного тормозного оборудования (распоряжение ОАО «РЖД» от 12 мая 2015 г. № 1191р «О вводе в действие руководства по техническому обслуживанию, ремонту и испытанию тормозного оборудования локомотивов и моторвагонного подвижного состава»); 2) договор подряда на ремонт железнодорожного пути (распоряжение ОАО «РЖД» от 18 января 2013 г. № 75р «Об утверждении и введении в действие откорректированной редакции технических условий на работы по реконструкции (модернизации) и ремонту железнодорожного пути») и др. Так, ОАО «РЖД» заключает договор на выполнение работ по реконструкции, модернизации и ремонту железнодорожного пути хозяйственным или подрядным способом с подрядчиками, включая проектные институты для проведения проектных работ. Такой договор заключают подразделения и филиалы от имени ОАО «РЖД». Классы путей устанавливаются в соответствии с требованиями Методики классификации железнодорожных линий, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июля 2009 г. № 1393р. Классификация железнодорожных линий строится на основе двух основных критериев: скорости движения поездов (км/ч) и грузонапряженности (млн ткм бр./км в год). К видам ремонта относятся: а) капитальный ремонт железнодорожного пути на новых материалах, в состав которого входят следующие основные виды работ: замена рельсошпальной решетки на новую; замена стрелочных переводов на новые, в том числе с элементами более высокого технического уровня и пр.; б) капитальный ремонт стрелочных переводов; в) средний ремонт пути, например, очистка щебеночной балластной призмы в соответствии с проектом, обеспечивая после ремонта слой очищенного и нового щебня под подошвой шпал не менее величины, нормированной для класса ремонтируемого пути и др.; г) капитальный ремонт переездов. Он проводится в комплексе с реконструкцией, капитальными и средним ремонтами пути. При капитальном ремонте переездов выполняются следующие работы: замена переездного настила; замена негодных и дефектных шпал; устройство пешеходных дорожек и пр.

Бесспорным достоинством указанных договоров является содержащиеся в них (в отличие от федерального законодательства) определения используемых специальных терминов правового и технического характера, положительно влияя на правоприменительную

практику. Например, в распоряжении ОАО «РЖД» от 18 января 2013 г. № 75р капитальный ремонт верхнего строения пути определяется субъектом локального нормотворчества как замена рельсошпальной решетки с применением новых или старогодных материалов с восстановлением дренирующих свойств балластной призмы и выполнением отдельных работ по земляному полотну и искусственным сооружениям.

Подрядные и иные работы на железнодорожном транспорте могут быть сопряжены с созданием и использованием интеллектуальной собственности. В этом случае вещно-правовой режим дополняется правилами оборота интеллектуальной собственности, предусмотренными ГК РФ. Речь идет о соотношении прав собственности на вещи и интеллектуальных прав (исключительных прав, прав на получение патента и пр.) на нематериальные объекты в виде результатов интеллектуальной деятельности и средств индивидуализации, осуществление которых носит самостоятельный и независимый характер. Такие соглашения на железнодорожном транспорте отличаются видовым многообразием.

Во-первых, ряд договоров могут содержать специальный заказ на создание интеллектуальной собственности, например, объекта архитектуры (здания вокзала и пр.), кинофильма, иного аудиовизуального произведения, театрально-зрелищного представления, мультимедийного продукта, секрета производства, изобретения и пр. Например, ОАО «РЖД» является функциональным заказчиком программно-информационного обеспечения. От его имени могут выступать структурное подразделение аппарата управления, филиал, инициирующие выполнение работ (оказание услуг) (Методические рекомендации по определению стоимости договоров, связанных с программно-информационным обеспечением, утверждены распоряжением ОАО «РЖД» от 2 апреля 2014 г. № 828р).

Представляется некорректным упоминание в локальных актах на железнодорожном транспорте в наименовании соглашения словосочетания «договор подряда на создание научного произведения» (распоряжение ОАО «РЖД» от 30 ноября 2010 г. № 2454р, утвердившее Порядок регулирования отношений в связи с созданием, правовой охраной и использованием объектов авторских и смежных прав в ОАО «РЖД»), поскольку подряд сопряжен с выполнением работ, результатом которого является создание овеществленного продукта (здания, сооружения и пр.), а договор заказа, предусмотренный ГК РФ, предполагает создание специального нематериального объекта — интеллектуальной собственности (договор авторского заказа (ст. 1288 ГК РФ), договор на создание промышленного образца (ст. 1372 ГК РФ), договор на создание топология (ст. 1463 ГК РФ)) и пр.

Во-вторых, договор на железнодорожном транспорте может заключаться на выполнение работ по плану научно-технического

развития ОАО «РЖД», в котором под работами понимаются научно-исследовательские, опытно-конструкторские, опытно-технологические работы (далее — НИОКР) и общехозяйственные работы, выполняемые за счет расходов текущего периода, включенные в план научно-технического развития ОАО «РЖД» (распоряжение ОАО «РЖД» от 14 февраля 2014 г. № 416р «Об утверждении примерной формы договора, заключаемого от имени ОАО “РЖД” на выполнение работ по плану научно-технического развития ОАО “РЖД” (НИР, ОКР, ОТР, НИОКР)»). Предмет и объект договора в этом случае отличается от предмета и объекта предыдущего соглашения, поскольку целью исследуемого обязательства является не специальный заказ на создание интеллектуальной собственности, а осуществление деятельности, сопровождающейся конечным продуктом в виде образца нового изделия, конструкторской документации на него либо новой технологии. Причем договор с исполнителем может охватывать как весь цикл проведения исследования, разработки и изготовления образцов, так и отдельные его этапы (элементы) (п. 1, 2 ст. 769 ГК РФ). В этом случае создание интеллектуальной собственности, например, изобретения, полезной модели, программы для ЭВМ и пр., не является обязательным (квалифицирующим) признаком обязательства, а имеет случайный характер. Кроме того, если полученный объект не соответствует критериям охраноспособности объектов, например, патентного права, правовая охрана по усмотрению заказчика может быть осуществлена в виде секрета производства (распоряжение ОАО «РЖД» от 28 ноября 2014 г. № 2782р, утвердившее Регламент беспатентной формы охраны созданных разработок в режиме коммерческой тайны). Логична в этом случае оговорка в п. 4 ст. 769 ГК РФ, что условия договоров на выполнение НИОКР должны соответствовать законам и иным правовым актам об исключительных правах (интеллектуальной собственности). Таким образом, применение норм ГК РФ носит субсидиарный и факультативный характер.

В-третьих, хозяйствующие субъекты на транспорте, выступая в качестве заказчика работ, например, по ремонту вокзального комплекса как совокупности станционных зданий, сооружений и обустройств, необходимых для обслуживания пассажиров и предоставления им сопутствующих платных услуг и расположенных на одной железнодорожной станции, заключают договоры подряда, которые прямо не предусматривают создание интеллектуальной собственности, но в ходе их выполнения таковая может появиться, например, в виде изобретения, секрета производства и пр. В этом случае соответствующие положения права интеллектуальной собственности также применяются в субсидиарном (дополнительном) порядке.

В-четвертых, интеллектуальная собственность, принадлежащая участницам холдинга, может передаваться по договорам о выполнении работ либо оказании услуг третьим лицам, например, по договорам о

проведении НИОКР, по договорам подряда в составе конкурсной либо проектной документации. Хозяйствующие субъекты на транспорте также пользуются интеллектуальной собственностью, принадлежащей их контрагентам, например, секретом производства в режиме коммерческой тайны. В этом случае в тексте соглашений устанавливается обязанность о соблюдении режима коммерческой тайны его сторонами. Как указывается в локальном законодательстве на железнодорожном транспорте, в договоре на проведение работ определяются объем передаваемых сведений и обязанности исполнителя работ по обеспечению их конфиденциальности, а также обязанности по обеспечению охраны конфиденциальности результатов работ, как в процессе их проведения, так и по их завершении. В договоре также должна быть определена обязанность исполнителя работ по возмещению убытков при разглашении ей информации, составляющей коммерческую тайну ОАО «РЖД» вопреки договору. В случае необходимости с контрагентом заключается специальное соглашение по охране конфиденциальности информации, составляющей коммерческую тайну при проведении работ (п. 8.4 приказа ОАО «РЖД» от 27 декабря 2004 г. № 240 «О порядке обращения с информацией, составляющей коммерческую тайну, в ОАО “РЖД”»). Аналогичные требования содержатся в Методических указаниях по ведению договорной и претензионной работы в ОАО «РЖД» от 31 марта 2016 г. № 261, согласно которым проект договора должен в обязательном порядке содержать положения о соблюдении сторонами конфиденциальности информации о заключении, исполнении, условиях договора, а также информации, полученной в ходе исполнения договора (подп. 15 п. 1.3.4.2).

В целях предотвращения конфликта при осуществлении закупочной деятельности на железнодорожном транспорте устанавливается требование о необходимости подтверждения наличия прав на результаты интеллектуальной деятельности, являющиеся объектом сделки, у стороны сделки до ее заключения. Так, в соответствии с п. 20 Положения о закупке товаров, работ, услуг для нужд ОАО «РЖД», утвержденного 28 июня 2018 г., в документации о конкурентной закупке могут устанавливаться обязательные требования к участникам, а именно: обладание участником исключительными правами на результаты интеллектуальной деятельности, если в связи с исполнением договора заказчик приобретает права на такие результаты. (Документами, подтверждающими исключительное право владельца на конкретный результат интеллектуальной деятельности, являются: патент на изобретение; патент (свидетельство) на полезную модель; патент на промышленный образец; свидетельство о государственной регистрации программы для электронных вычислительных машин; свидетельство о государственной регистрации базы данных; договор о приобретении

исключительной лицензии; документ, подтверждающий наличие правовой охраны в режиме коммерческой тайны.)

Кроме определения судьбы вещей по договорам о выполнении работ, в специальном порядке решается вопрос о принадлежности исключительных прав. Нередко между сторонами возникают споры. Принадлежность исключительных прав может устанавливаться законом (в императивной норме) либо предусматриваться хозяйственным договором (в случае диспозитивности федеральной нормы). Так, например, по общему правилу право на получение патента и исключительное право на интеллектуальную собственность, например, объекты патентного права или секрет производства, созданные при выполнении договора подряда или договора на выполнение НИОКР, которые прямо не предусматривали их создание, принадлежат подрядчику (исполнителю), если договором между ним и заказчиком не предусмотрено иное (ст. 1371 ГК РФ). В соглашениях с ОАО «РЖД» данные интеллектуальные права могут передаваться последнему, выступающему в нем в качестве заказчика, при условии: а) финансирования им работ по доведению результатов, созданных в ходе проведения НИОКР, до стадии их практического применения и дальнейшего тиражирования для собственных нужд; б) финансирования НИОКР в полном объеме за счет средств ОАО «РЖД», если на момент заключения договора на выполнение НИОКР определено лицо, не входящее в структуру ОАО «РЖД», изъявившее желание и готовое на основании договора приобрести права на использование указанных результатов интеллектуальной деятельности.

Локальными актами ОАО «РЖД» предусмотрено, что при заключении гражданско-правового договора с третьими лицами, в котором ОАО «РЖД» выступает в качестве заказчика интеллектуальной собственности, предусматривается условие о принадлежности прав на нее ОАО «РЖД» (п. 4.2.9 Положения об изобретательской деятельности в ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2015 г. № 1380р).

Проблемный характер имеет вопрос конструкторской документации, переданной заказчику, например, на основании договора на производство проектно-изыскательских работ, содержащей сведения об архитектурном объекте, и допустимости передачи ее третьим лицам для внесения изменений в объект строительства. В постановлении № 5816/11 Президиум Высший Арбитражный Суд РФ указал, действительно, объектами авторских прав являются произведения архитектуры, градостроительства и садово-паркового искусства, в том числе в виде проектов, чертежей, изображений и макетов (п. 1 ст. 1259 ГК РФ). В соответствии со ст. 2 Федерального закона от 17 ноября 1995 г. № 169-ФЗ «Об архитектурной деятельности в Российской Федерации» архитектурный проект представляет собой архитектурную часть документации для строительства и градостроительной документации,

содержащую архитектурные решения. Под архитектурным решением понимается авторский замысел архитектурного объекта, его внешнего и внутреннего облика, пространственной, планировочной и функциональной организации, зафиксированный в архитектурной части документации для строительства и реализованный в построенном архитектурном объекте. В связи с этим объектом авторского права является не документация для строительства в целом, а ее архитектурная часть (архитектурный проект), содержащая архитектурные решения [2].

Единообразный подход в договорной деятельности на железнодорожном транспорте в части использования конструкторской документации призваны обеспечить нормы-принципы, установленные Стратегией управления интеллектуальной собственностью в холдинге на железнодорожном транспорте, а именно: а) исключительные права на содержащуюся в проектной документации интеллектуальную собственность не зависят от права собственности на конструкторскую документацию; б) описание в ней изобретения или полезной модели не приводит само по себе к использованию соответствующего объекта патентных прав; в) практическая реализация конструкторской документации является использованием соответственно изобретения или полезной модели (распоряжение ОАО «РЖД» от 13 мая 2019 г. № 861/р «Об управлении интеллектуальной собственностью холдинга “РЖД”»). Также содержащиеся в конструкторской документации сведения могут составлять секрет производства (ноу-хау) и защищаться в режиме коммерческой тайны.

В заключении отметим, что сфера хозяйствования на железнодорожном транспорте в части правовой регламентации договорных отношений, имея многоуровневый характер, остается «белым пятном» отечественного законодательства и требует масштабных исследований с учетом специфики функционирования юридических лиц в транспортно-хозяйственной сфере.

Литература

1. Суханов, Е. А. Сравнительное корпоративное право. — Москва : Статут, 2014 // СПС Консультант Плюс.
2. Денисова, А. Объектом авторского права признается не проектная документация в целом, а только ее часть, содержащая архитектурное решение // Подготовлен для системы КонсультантПлюс. 2020.

References

1. Sukhanov, Ye. A. Sravnitel'noye korporativnoye pravo [Comparative corporate law]. — Moskva : Statut, 2014 // SPS Konsul'tant Plyus.
2. Denisova, A. Ob"yektom avtorskogo prava priznayetsya ne proyektnaya dokumentatsiya v tselom, a tol'ko yeye chast', soderzhashchaya arkhitekturnoye resheniye [The object of copyright is not the project documentation as a whole, but only its part containing the architectural solution] // Podgotovlen dlya sistemy Konsul'tantPlyus. 2020.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.763

© Колодяжный Константин Николаевич
— аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
k.kolobiazny@gmail.com

Юридическая природа договора перевозки грузов железнодорожным транспортом

Аннотация. Договор перевозки грузов при помощи использования транспорта железных дорог имеет много юридических особенностей, которые необходимо учитывать при заключении такого договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. Чтобы верно интерпретировать данные особенности, необходимо владеть теоретическими положениями юридической природы договоров данной категории, что и послужило обоснованием необходимости написания данной статьи, цель которой состоит в раскрытии основ нормативно-правовой документации, используемой при составлении, подписании и последующей реализации договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. Железнодорожные грузоперевозки были и остаются самой востребованной услугой, поскольку расширяет спектр заключаемых сделок. Изучение правового регулирования железнодорожных перевозок грузов, по мнению автора статьи, является важным, поскольку они используются в целях совершенствования и оптимизации самих перевозок, а также обеспечения целостного, эффективного, безопасного и качественного функционирования железнодорожного транспорта. Гражданский кодекс РФ является основополагающим в вопросах приема, транспортировки груза путем использования железнодорожного подвижного состава, а также конечной передачи товара получателю груза в установленные сроки. Деятельность железнодорожного транспорта осуществляется под постоянным мониторингом, реализуемым в соответствии с положениями Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации. Это послужило основанием к выделению данных нормативных правовых документов при определении юридической природы договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. Результаты проведенного исследования могут послужить основой для дальнейших исследований данной тематики.

Ключевые слова: транспортировка железнодорожным транспортом; регулирование перевозки; транспортировка; груз; условия договора.

© Konstantin N. Kolodyazhny
— post graduate of the Law Institute of the Russian University of Transport

The legal nature of a railway freight contract

Abstract. The railway freight contract has many legal features that must be taken into account when signing such a contract. In order to correctly interpret these features, it is necessary to be familiar with the theoretical provisions of the legal nature of contracts of this category, which served as the rationale for the necessity to write this paper, the purpose of which is to consider the basics of the regulatory documents used in the preparation, signing and subsequent implementation of the railway freight contract. Railway cargo transportation has always been and remains the most demanded service, as it expands the range of transactions. The study of the legal regulation of railway transportation of goods, according to the author of the paper, is important, since they are used to improve and optimize the transportation itself, as well as to ensure the integral, efficient, safe and high-quality functioning of railway transport. The Civil Code of the Russian Federation is fundamental in matters of acceptance, transportation of goods by using railway rolling stock, as well as the final transfer of goods to the receiver of the goods in a fixed period. The activities of railway transport are carried out under constant monitoring, implemented in accordance with the provisions of the Charter of Railway Transport of the Russian Federation. This was the basis for the selection of these regulatory legal documents when determining the legal nature of the railway freight contract. The results of the current study can serve as a basis for further research on this issue.

Keywords: railway transportation; regulation of transportation; transportation; cargo; contract terms.

Гражданско-правовые отношения в России основываются на положениях, которые прописаны в Гражданском кодексе Российской Федерации (далее — ГК РФ), в ст. 421 которого указано, что свобода выбора ложится в основу заключения любого рода договоров. При этом отметим, что детальное изучение положений ГК РФ по вопросам регулирования транспортных отношений в области грузоперевозки, побудили значительные споры среди ученых. Существенные условия договора перевозки грузов железнодорожным транспортом, по мнению Б. Л. Хаскельберга, «носит собирательный характер» [4]. В. В. Витрянский отдельно выделяет раздел договора перевозки грузов «Существенные

условия перевозки», которые нельзя «искажать» [2]. Этот раздел перевозки грузов железнодорожным транспортом выделяется В. В. Витрянским, поскольку именно существенные условия подвержены диалектическим изменениям, что продиктовано доктриной гражданско-правового договора. Существенные условия договора перевозки грузов со времен СССР в современной российской доктрине гражданского права поменялись. Раньше рассматривался в качестве существенного условия предмет договора, в настоящее время помимо предмета договора к существенным условиям причисляется волевая составляющая, представляющая собой волю и волеизъявление сторон договора перевозки грузов железнодорожным транспортом. Отдельного внимания при рассмотрении юридической природы договоров перевозки железнодорожным транспортом заслуживают подходы к определению существенных условий, которых существует много. Так, В. В. Груздев в своих исследованиях доказывает, что для вычленения и обоснования существенных условий договора перевозки грузов железнодорожным транспортом необходимо системное исследование самой сделки, составленного и подписанного договора, возникающих впоследствии правоотношений [2]. Данный подход к определению существенных условий договора предполагает более глубокое изучение и определение юридически обоснованных условий договора транспортировки.

Рассматривая правовую природу данного договора, отметим, что он признается двусторонним, поскольку стороны обладают корреспондирующими взаимными правами и обязанностями; возмездным (в большинстве случаев провозная плата вносится грузоотправителем до приема груза к перевозке); реальным, так как считается заключенным с момента сдачи груза транспортной организации и отметки на перевозочном документе, сделанной перевозчиком. Основанием для реальности такого договора является факт того, что возникновение обязательств связано с фактом сдачи груза перевозчику. Публичностью обладает договор перевозки груза, который заключается при наличии транспорта общего пользования, и выражается в обязанности совершить перевозку груза в случае обращения физических и юридических лиц.

Договор перевозки груза подчинен общим началам обязательственного права, а также общим положениям о договоре. Общие положения о договоре предусматривают общие правила об условиях договора, его заключении, изменении и расторжении. Но с учетом диспозитивного характера большинства норм гражданского законодательства в сфере обязательственного права и особенностей транспортных операций заключение и исполнение договора перевозки груза практически подчинены нормам транспортного законодательства, которые учитывают особенности такого договора и его специфику на отдельных видах транспорта.

Основным документом, в соответствии со статьями которого составляется и подписывается договор перевозки грузов по средствам использования подвижного состава железнодорожного транспорта, является ГК РФ. Так, по средствам использования положений гл. 40 ГК РФ осуществляется регулирование непосредственно процесса транспортировки товара, реализация которого допускается за счет средств организации, которая произвела товар или купила его, а также путем привлечения логистических организаций. Если транспортировка осуществляется силами производителя либо покупателя, то сам процесс относится к части поставки договора купли-продажи. Когда привлекается сторонняя логистическая организация, то процесс транспортировки входит в договор оказания транспортных услуг. Статья 2 ГК РФ регулирует порядок осуществления предпринимательской деятельности в России, к числу которой относятся услуги логистических организаций. На основании чего можно утверждать, что поскольку услуги логистики оказываются за определенное вознаграждение и предполагают получение логистической организацией прибыли, то непосредственно сам процесс транспортировки груза относится к предпринимательству и при составлении, подписании и реализации положений договора перевозки грузов железнодорожным транспортом необходимо руководствоваться положениями ст. 2 ГК РФ.

Перевозка груза предполагает его доставку к месту назначения с соблюдением всех требований, направленных на обеспечение сохранности товара, который может иметь некоторые специфические особенности.

Ученые Ровный В. В. и Хаскельберг Б. Л. рассматривают определения договора транспортировки через объективно существенные условия и субъективно существенные условия перевозки грузов. К объективно-существенным условиям перевозки грузов, которые необходимо прописывать в договоре перевозки грузов, относят помимо предмета договора как существенного условия договора транспортировки, также указания и предписания, касающиеся транспортировки именного этого груза, которые определяются постановлениями Правительства РФ и указами Президента РФ. Субъективно существенные условия договора — это условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение между сторонами договора транспортировки груза (абз. 2 п. 1 ст. 432 ГК РФ).

Проблемой существенных условий в договоре транспортировки является то, что единого подхода к определению существенных условий в договоре транспортировки нет. Дискуссия идет давно как на теоретическом, так и на практическом уровне. При этом анализ теоретических положений и ее обобщение позволяет утверждать, что все авторы схожи во мнении, что существенным условием является предмет договора транспортировки грузов. Предмет как существенное условие договора транспортировки должен обладать определенными родовыми

признаками. Имущественные права и другие объекты гражданских прав предметом транспортировки выступать не могут. В договоре транспортировки в качестве предмета должно точно указываться его наименование, номера стандартов. Также поставляемый товар может быть определен с помощью Общероссийского классификатора видов экономической деятельности и Общероссийского классификатора продукции по видам экономической деятельности. Товары, поставляемые по договору, обязательно подлежат сертификации.

По поводу срока как существенного условия в договоре транспортировки множество авторов высказывают мнение, что срок является существенным условием. В пользу существенного характера условия о сроке говорит само определение договора, обязывающего поставщика передать товар «в обусловленный срок или сроки». Н. И. Клейн указал, что «ввиду того что в ГК РФ отсутствует норма, относящая срок передачи товара к существенным условиям договора транспортировки, для отнесения условий о сроке транспортировки к существенным условиям нет оснований, несмотря на указание, содержащееся в статье 506 ГК РФ» [1].

Некоторые ученые выделяют такие существенные условия, как существенные условия, не нуждающиеся в согласовании сторон. Такие условия продиктованы в первую очередь гражданскими нормами, носящими, как правило, диспозитивный характер, обычаями, или, как высказывают практики деловых отношений, сложившиеся транспортировки между сторонами в договоре. Выделяют такие виды существенных условий, как специфические, которые имеют специфику заключения именно для этого договора. Например, в науке гражданского права в качестве специфического условия договора транспортировки выступает упаковочная тара или порядок разрешения споров, возникших при транспортировке некачественных товаров.

В ст. 432 ГК РФ обозначено:

1) существенные условия договора должны быть отражены в нормативных актах;

2) условия договора должны быть указаны в своей категории — либо существенные, либо необходимые.

Редакция ст. 432 ГК РФ говорит о том, что она неудачна, так как происходит упрощение правил, ведущее к проблеме понимания условий договора переводки грузов.

Для определения условий необходимо определить, при каких обстоятельствах условие переходит в категорию «необходимое». По данному тезису можно сказать, что существенными условиями признаются такие условия, без которых договор был бы не заключенным. То есть идет слияние таких понятий в науке гражданского права, как существенные условия и необходимые условия договора транспортировки грузов.

Проблема современного договора и его существенных условий состоит в том, что законодатель не всегда следует за практикой, часто отсутствуют определения некоторых понятий, используемых при составлении и подписании договоров перевозки грузов. Также существует проблема в разработке определений, которые законодатель выделил в отдельных договорах транспортировки, так как чаще всего в определении договоров содержатся существенные условия, например, предмет.

Железнодорожные грузоперевозки были и остаются самой важной услугой, поскольку при наличии такой услуги, как грузовые перевозки, можно заключать огромное количество сделок. Согласно ч. 1 ст. 4 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» государственное регулирование в области железнодорожного транспорта общего пользования осуществляется в целях:

а) обеспечения баланса интересов государства, пользователей услугами железнодорожного транспорта и организаций железнодорожного транспорта общего пользования;

б) обеспечения целостного, эффективного, безопасного и качественного функционирования железнодорожного транспорта общего пользования, а также его комплексного развития.

Существуют различные варианты логистической организации перевозок в смешанном железнодорожно-водном сообщении, причем, сферы их применения в значительной мере определяются соотношением перегрузочных возможностей портов и количества подводимого груза. Ни существующая технология взаимодействия участников перевозочного процесса, ни организация работы через операторов не обеспечивают четкой работы транспортных узлов в условиях значительного грузопотока, а тем более компенсации затрат железнодорожным перевозчикам за простой вагонов в случае несвоевременного подхода судов.

При наличии большого количества железнодорожных операторов и роста объемов грузов, отправляемых в смешанном железнодорожно-водном сообщении, назрела необходимость создания управляющих центров, обеспечивающих координацию и согласование подвода как вагонов, так и судов, между всеми перевозчиками, а также нормативно-правового регулирования данного положения.

Основным транспортным документом, свидетельствующим о заключении договора перевозки груза, на железнодорожном транспорте является железнодорожная накладная (ст. 25 Устава железнодорожного транспорта РФ). В настоящий момент для организации перевозки грузов с обеих сторон необходимы подготовка и согласование огромного числа разнообразных документов, таких как заявка на перевозку, комплект перевозочных накладных, учетная карточка, ведомость подачи и уборки вагонов, платежные и другие документы. Из проведенного специалистами Центра фирменного транспортного обслуживания системного анализа

следует, что для организации международной транспортировки груза иногда требуется оформить до десяти различных документов на одну перевозку.

В заключение следует отметить, что правовая основа договора перевозки грузов железнодорожным транспортом основывается на положениях ГК РФ, Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации, Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и других нормативных правовых документах, применяемых в индивидуальном порядке в зависимости от условий подписания договора и особенностей перевозимого груза.

Литература

1. Гражданское право России. Обязательственное право : курс лекций / М. И. Брагинский, Н. И. Клейн, Т. Л. Левшина [и др.] ; под общей редакцией О. Н. Садикова. — Москва : Юристъ, 2004.
2. Витрянский, В. В. Существенные условия договора // Хозяйство и право. — 2018. — № 7. — С. 3—12.
3. Груздев, В. В. Состав и существо договорных обязательств сторон // Хозяйство и право. — 2019. — № 7. — С. 92—94.
4. Хаскельберг, Б. Л. Консенсуальные и реальные договоры в гражданском праве : монография / Б. Л. Хаскельберг, В. В. Ровный. — 2-е изд. — Москва : Статут, 2004.

References

1. Grazhdanskoye pravo Rossii. Obyazatel'stvennoye pravo [Civil law of Russia. Law of Obligations]: kurs lektsiy / M. I. Braginskiy, N. I. Kleyn, T. L. Levshina [i dr.] ; pod obshchey redaktsiyey O. N. Sadikova. — Moskva : Yurist", 2004.
2. Vitryanskiy, V. V. Sushchestvennyye usloviya dogovora [Essential terms of the contract]// Khozyaystvo i pravo. — 2018. — № 7. — S. 3—12.
3. Gruzdev, V. V. Sostav i sushchestvo dogovornykh obyazatel'stv storon [Composition and essence of contractual obligations of the parties] // Khozyaystvo i pravo. — 2019. — № 7. — S. 92—94.
4. Khaskel'berg, B. L. Konsensual'nyye i real'nyye dogovory v grazhdanskom prave [Consensual and real contracts in civil law]: monografiya / B. L. Khaskel'berg, V. V. Rovnyy. — 2-ye izd. — Moskva : Statut, 2004.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.466.3

© Тарасенко Зоя Анатольевна
— аспирант кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Учет залога (регистрация уведомлений о залоге) транспортного средства как одно из значимых нотариальных действий

Аннотация. Целью исследования является анализ правового положения и правового статуса нотариуса в системе административно-правового регулирования нотариата в России на примере особенностей нотариального действия учета залога (регистрации уведомлений о залоге) транспортного средства. Подчеркивается значение такого нотариального действия, поскольку создание нотариального реестра уведомлений о залоге позволяет проверить, во-первых, кредитную чистоту движимого имущества, и во-вторых, дает четкий критерий добросовестности покупателя. В отношении учета залога транспортных средств в системе нотариата сделаны значимые шаги совершенствования по предоставлению физическим и юридическим лицам при покупке транспортных средств, механизмов, и иного дорогостоящего имущества, до заключения договора купли-продажи и передачи денежных средств продавцу, возможности проверить такое имущество через сервис в сети Интернет и обратиться к нотариусу за получением выписки из реестра уведомлений. Такой механизм обеспечивает приобретателю максимально безопасный способ, без неблагоприятного исхода сделки и дальнейших судебных тяжб.

Ключевые слова: нотариус; залог; нотариальные действия; уведомление о залоге; учет залога транспортного средства.

© Zoya An. Tarasenko
— post graduate of the department ‘Administrative Law, Ecological Law, Information Law’ of the Law Institute of the Russian University of Transport

Pledge accounts (registration of pledge notices) of a vehicle as one of the significant notarial actions

Abstract. The purpose of the current study is to analyze the legal status and legal status of a notary in the system of administrative and legal regulation of notaries in Russia using the example of the features of the notarial action of pledge accounts (registration of pledge notices) of a vehicle. There has been emphasized the importance of such a notarial action, since the creation of a notarial register of pledge notices makes it possible to check the credit purity of movable property, and then, it provides a clear criterion for the good faith of the buyer. With regard to the pledge accounts of vehicles in the notary system, there has been made significant improvement to provide individuals and legal entities with the purchase of vehicles, mechanisms, and other expensive property, before the conclusion of a sale and purchase contract and transfer of funds to the seller, the opportunity to check such property via the Internet and contact a notary for a copying from the register of notifications. Such a mechanism provides a buyer with the safest way possible, without an unfavorable outcome of the transaction and further litigation.

Keywords: notary; pledge; notarial actions; pledge notice; pledge accounts of a vehicle.

Предваряя исследование особенностей нотариального действия учета залога (регистрации уведомлений о залоге) транспортного средства, дадим краткую характеристику содержанию и понятию нотариата в России с учетом основных направлений его развития в современных период цифровизационных процессов.

Основы законодательства Российской Федерации о нотариате от 11 февраля 1993 г. № 4462-1 (далее — Основы) регулируют юридические основы нотариата, процедуры совершения нотариальных действий как непосредственно нотариусами, так и иными специально уполномоченными лицами.

Список нотариальных действий является открытым и может быть дополнен законодательными актами РФ. Нотариальный акт достоверно и на законном основании подтверждает правомочия, обязанности, удостоверяет события и юридически значимые факты [1, стр. 18].

Основной задачей нотариата является защита прав и законных интересов граждан и юридических лиц путем совершения нотариусами предусмотренных законодательными актами нотариальных действий от имени Российской Федерации на основании закона.

Как такового понятия «нотариус» в российском законодательстве нет, однако проанализировав текст Основ, можно определить, что нотариус — это лицо, наделенное законом определенными публичными

полномочиями и которое имеет право от имени государства совершать нотариальные действия. Однако следует отметить, что нотариус — это не единственное лицо, которое вправе совершить нотариальные действия, согласно Основам законодательства о нотариате таким правом обладают также должностные лица местного самоуправления и консульские учреждения Российской Федерации.

Нотариусом в Российской Федерации может быть гражданин Российской Федерации: получивший высшее юридическое образование в имеющей государственную аккредитацию образовательной организации высшего образования; имеющий стаж работы по юридической специальности не менее чем 5 лет; достигший возраста 25 лет, но не старше 75 лет; сдавший квалификационный экзамен. Ограничения в отношении претендентов на должность нотариуса установлены в ч. 2 ст. 2 Основ. Нотариус вправе иметь помощника, стажера. Нотариальные палаты ежегодно определяют количество стажеров, необходимых в данной нотариальной палате.

Понятие нотариальных действий в законе также отсутствует. Однако из содержания гл. VIII Основ можно сформулировать понятие нотариальных действий, которые представляют собой предусмотренные законом и совершенные в рамках особой процедуры действия (волевые акты) нотариуса или иного уполномоченного лица, облеченные в установленную форму и влекущие для определенного физического или юридического лица, которое обратилось за их совершением, определенные юридические последствия.

Следует отметить, что нотариальные действия нотариуса — это зачастую весьма существенные, юридические последствия, и правом на их совершение обладают исключительно специально уполномоченные лица, которые обязаны соблюдать нормы действующего законодательства.

Все нотариусы действуют от имени государства, но однако есть и частные нотариусы, которые не находятся на государственной службе и состоят в членстве в профессиональном объединении — нотариальной палате. Деятельность частных нотариусов регламентируется Основами. Следовательно, частный нотариус — это лицо свободной профессии, которое не находится на государственной службе, но которое выступает также от имени государства и наделено властными полномочиями.

Вопросам ответственности за допущенные нотариусами нарушения закона в процессе осуществления их деятельности уделяется также огромное значение.

Кодекс профессиональной этики нотариусов в Российской Федерации (утвержден Минюстом России 12 августа 2019 г., 19 января 2016 г.) решает вопросы дисциплинарной ответственности нотариуса и является еще одним аргументом в пользу развития нотариата как института с высокой степенью ответственности.

Следует отметить, что в соответствии с Конституцией РФ «права и свободы человека и гражданина являются непосредственно действующими. Они определяют смысл, содержание и применение законов, деятельность законодательной и исполнительной власти, местного самоуправления и обеспечиваются правосудием». Важным механизмом в обеспечении прав и свобод граждан в России стала нотариальная деятельность.

Так, нотариусы участвуют в корпоративных отношениях, в удостоверении сделок с недвижимостью (в том числе сделок по продаже доли в праве общей собственности на недвижимое имущество; сделок с земельными долями с участием несовершеннолетних, ограниченно дееспособных граждан; а также с имуществом, находящимся на праве доверительного управления). Нотариусы вправе сами получать необходимые сведения из государственных реестров. Упрощен порядок государственной регистрации прав, основанный на нотариально удостоверенном документе. Также на сегодняшний день создана Единая информационная система нотариата, которая позволила создать публичный реестр уведомлений о залоге движимого имущества, который стал востребованным инструментом регулирования залоговых отношений. Нотариусы имеют электронную подпись, что является немаловажным фактором в нотариальной деятельности. Именно мощнейшие процессы цифровизации трансформируют ряд нотариальных действий, способствуя более весомой защите прав и свобод человека и гражданина, прав юридических лиц.

Остановимся подробно на совершении такого нотариального действия, как учет залога (регистрация уведомлений о залоге) транспортного средства.

Залог имущества как способ обеспечения исполнения обязательства существует уже давно.

В соответствии с п. 1 ст. 336 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) предметом залога может быть любое имущество, в том числе вещи и имущественные права, за исключением имущества, на которое не допускается обращение взыскания, требований, неразрывно связанных с личностью кредитора, в частности требований об алиментах, о возмещении вреда, причиненного жизни и здоровью, и иных прав, уступка которых другому лицу запрещена законом [постановление Пленума Верховного Суда РФ от 23 июня 2015 г. № 25 «О применении судами некоторых положений раздела 1 части первой Гражданского кодекса Российской Федерации»].

Транспортные средства относятся к движимому имуществу (п. 2 ст. 130 ГК РФ), на которое не распространяются исключения, предусмотренные ст. 336 ГК РФ. Отношения, связанные с залогом транспортных средств, регулируются нормами гл. 23 ГК РФ.

Дополнительной гарантией прав залогодержателя является введение и законодательное урегулирование процедуры учета залога транспортных средств.

Залог транспортных средств в соответствии с п. 4 ст. 339.1 ГК РФ может быть учтен путем регистрации уведомлений о залоге в реестре уведомлений о залоге движимого имущества. Указанный реестр ведется в порядке, установленном законодательством о нотариате.

Целью регистрации уведомлений о залоге является учет и предоставление информации о наличии обременения в виде залога на движимое имущество (транспортное средство).

Уведомление о возникновении залога транспортного средства может быть подано нотариусу залогодателем или залогодержателем или их представителями, в том числе управляющим залогом в случае, если заключен договор управления залогом (п. 1 ст. 103.3 Основ) как в письменном, так и в электронном виде.

В случае направления уведомления о возникновении залога управляющим залогом в уведомлении о возникновении залога наряду со сведениями, предусмотренными ст. 103.4 Основ (включая сведения о договоре или договорах залога, в отношении которых заключен договор управления залогом), указываются сведения об управляющем залогом, а также о дате заключения и номере договора управления залогом.

Формы уведомления о залоге утверждены приказом Минюста России от 17 июня 2014 г. № 131 «Об утверждении форм уведомлений о залоге движимого имущества».

При регистрации уведомления о залоге нотариус: вносит сведения о залоге, содержащиеся в уведомлении о залоге, в реестр уведомлений о залоге движимого имущества; выдает свидетельство о регистрации уведомления о залоге движимого имущества в реестре уведомлений о залоге движимого имущества (ст. 103.2 Основ).

Проверить факт регистрации уведомления в реестре уведомлений можно, используя портал, размещенный по адресу www.reestr-zalogov.ru, на котором в свободном доступе возможно получить сведения из реестра уведомлений о залоге движимого имущества.

При изменении или прекращении залога необходимо подать соответствующее уведомление также через нотариуса.

Уведомление об изменении залога и уведомление об исключении сведений о залоге направляются залогодержателем, управляющим залогом, или в установленных Основами случаях залогодателем. Уведомление об изменении залога и уведомление об исключении сведений о залоге согласно п. 2 ст. 103.3 Основ направляются залогодержателем в течение трех дней с момента, когда он узнал или должен был узнать об изменении либо о прекращении залога.

Следует отметить, что залогодателю предоставлено также право обратиться в суд с заявлением об изменении залога или об исключении

сведений о залоге в двух случаях: когда в связи с ликвидацией залогодержателя — юридического лица или со смертью залогодержателя — гражданина либо по иным независящим от воли залогодержателя причинам направление нотариусу уведомлений об изменении залога или уведомлений об исключении сведений о залоге в установленные законом сроки невозможно; при уклонении залогодержателя от направления нотариусу таких уведомлений в установленные законом сроки (ч. 1 ст. 103.6 Основ).

После получения судебного акта и вступления его в законную силу залогодатель вправе направить нотариусу его копию вместе с уведомлением об изменении залога или уведомлением об исключении сведений о залоге. На основании вступившего в законную силу судебного акта лицо, указанное в судебном акте, вправе направить нотариусу уведомление об исключении сведений из реестра в отношении принадлежащего ему имущества с приложением засвидетельствованной в установленном порядке копии судебного акта (ч. 2 и 3 ст. 103.6 Основ).

Федеральной нотариальной палатой должна обеспечиваться возможность поиска сведений в реестре уведомлений о залоге движимого имущества по таким данным, как фамилия, имя, отчество залогодателя — физического лица, наименование залогодателя — юридического лица, регистрационный номер уведомления о залоге движимого имущества, идентифицирующие предмет залога, цифровое, буквенное обозначения или их комбинация, в том числе идентификационный номер транспортного средства (VIN). При поиске сведений по данным о залогодателе для уточнения поиска используются данные о дате рождения, серия и номер паспорта или данные иного документа, удостоверяющего личность, и данные о субъекте РФ, на территории которого проживает залогодатель — физическое лицо, а также регистрационный номер и идентификационный номер налогоплательщика залогодателя — юридического лица (ст. 34.4 Основ).

Следует отметить, что для предотвращения негативных последствий, связанных с покупкой автомобиля, обремененного залогом или на который наложен арест, рекомендуется перед сделкой проверить наличие сведений об автомобиле в соответствующих информационных ресурсах: на официальном сайте Госавтоинспекции (https://ГИБДД.РФ сервис «Проверка автомобиля») и в реестре уведомлений о залоге движимого имущества Федеральной нотариальной палаты.

Следует отметить, что создание нотариального реестра уведомлений о залоге позволяет проверить, во-первых, кредитную чистоту движимого имущества, и во-вторых, дает четкий критерий добросовестности покупателя.

Накопившаяся судебная практика на сегодняшний день подтверждает: споры заканчиваются в пользу добросовестных приобретателей, если предмет залога не был внесен залогодержателем в реестр на момент его

покупки третьим лицом, и наоборот. При этом многие смогли воздержаться от покупки транспортного средства после получения сведений из реестра об обременении залогом имущества [https://notariat.ru/ru-ru/news/reestr-uvedomlenii-o-zaloge-dvizhimogo-imushchestva-statistika-i-sudebnaia-praktika)].

Тот факт, что на сегодняшний день сведения в реестр вносятся непосредственно нотариусами, гарантирует соблюдение прав всех участников залоговых отношений, в том числе и в силу полной имущественной ответственности нотариуса за свою профессиональную деятельность. Реестр создан и ведется нотариусами, обеспечивая соблюдение равных прав и возможностей для всех участников гражданского оборота. Вопросы, связанные с нормативным регулированием реестра, имеющего в силу закона публичный статус, находятся в компетенции государства в лице Минюста России.

Формат взаимодействия в рамках реестра на сегодняшний день считается эффективным: нотариальный реестр имеет важное преимущество: он включен в инфраструктуру «электронного правительства», межведомственного электронного взаимодействия. Это может позволить передавать сведения реестра для целей различных регистрационных и правоохранительных процедур — например, в ГИБДД, судебным приставам. При этом защищенность данных реестра находится на самом высоком уровне, так как реестр ведется в рамках Единой информационной системы нотариата, которая, охраняя нотариальную тайну, действует в соответствии со всеми жесткими требованиями федерального законодательства.

Реестр уведомлений о залоге движимого имущества является инструментом защиты прав различных участников гражданского оборота, поскольку он показал себя как эффективный, понятный и удобный в использовании.

Также хотелось бы отметить, что в условиях пандемии доля нотариального действия по регистрации уведомлений о залоге начала возрастать, реестр уведомлений о залоге движимого имущества использовался в разы чаще, поскольку и был создан для защиты в любой сложившейся неблагоприятной в стране обстановки интересов кредитора, залогодателя и тех добросовестных покупателей, которые могут приобрести то или иное движимое имущество, не подозревая о наличии на нем обременения в виде залога.

Можно сделать выводы, что в настоящее время совершенствование юридического регулирования в отношении нотариата осуществляется с высокой скоростью и эффективностью для зашиты прав и законных интересов физических и юридических лиц. Современный нотариат направляет свои силы на укрепление своего статуса в рамках актуальных потребностей гражданского общества и правового государства. Система нотариата требует постоянного совершенствования в целях повышения

эффективности работы нотариусов по защите прав и законных интересов как физических, так и юридических лиц.

Что же касается учета залога транспортных средств, то здесь в системе нотариата также сделаны свои шаги совершенствования в плане предоставления физическим и юридическим лицам при покупке транспортных средств, механизмов и иного дорогостоящего имущества, до заключения договора купли-продажи и передачи денежных средств продавцу, возможности проверить такое имущество через сервис в сети Интернет и обратиться к нотариусу за получением выписки из реестра уведомлений. Только таким способом приобретатель может максимально обезопасить себя от неблагоприятного исхода сделки и дальнейших судебных тяжб.

Литература

1. Колоколова О. Н. Нотариальный протокол осмотра сайта — база судебного решения // Администратор суда. — 2017. — № 4. — С. 17—21.

References

1. Kolokolova O. N. Notarial'nyy protokol osmotra sayta — baza sudebnogo resheniya [Notarial protocol of site inspection - the basis of the court decision]// Administrator suda. — 2017. — № 4. — S. 17—21.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.98.062:629

© Лобачева Галина Константиновна
— доктор химических наук, профессор, профессор кафедры криминалистической техники Учебно-научного комплекса экспертно-криминалистической деятельности Волгоградской академии МВД России

© Никонович Сергей Леонидович
— доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой уголовного процесса Военного университета Минобороны России

© Кайргалиев Данияр Вулкаиревич
— кандидат биологических наук, доцент, доцент кафедры криминалистической техники Учебно-научного комплекса экспертно-криминалистической деятельности Волгоградской академии МВД России

Эффективность и перспективы развития криминалистической экспертизы резин при расследовании дорожно-транспортных происшествий

Аннотация. В статье предлагается инновационный способ маркировки резин, который можно применять при производстве автотранспортных шин. С его помощью существенно облегчается работа эксперта-криминалиста по идентификации шин автотранспортного средства, совершившего дорожно-транспортное происшествие, и установлению подозреваемого, тем самым существенно повышается эффективность физико-химической экспертизы резин.

Ключевые слова: транспортные средства; физико-химическая экспертиза; идентификация резины; маркировка шин; завод-изготовитель; специальный код.

© Galina K. Lobacheva
— Doctor of Chemical Sciences, professor, professor of the department of forensic technologies of the Volgograd Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia

© Sergey L. Nikonovich
— Doctor of Law, associate professor, head of the department of criminal procedure of the Military University of the Ministry of Defense of Russia

© Daniyar V. Kayergaliev
— candidate of Biological Sciences, docent, associate professor of the department of forensic technologies of the Volgograd Academy of the Ministry of Internal Affairs of Russia

The efficiency and prospects for the development of forensic examination of rubber while investigating road accidents

Abstract. The current paper proposes an innovative way of rubber marking, which can be used in the production of motor vehicle tires. It can greatly facilitate the work of a forensic expert in identifying the tires of a vehicle in a road traffic accident and identifying a suspect, thereby significantly increasing the efficiency of the physical and chemical examination of rubbers.

Keywords: vehicles; physical and chemical examination; identification of rubber; tire marking; manufacturer; special code.

Повысить эффективность физико-химической экспертизы резин, следы которой часто встречаются в качестве вещественных доказательств на местах дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), можно за счет использования новых достижений техники и технологий. Обстоятельства ДТП и преступлений сложны и, как правило, требуют огромных ресурсов как финансовых, так и временных. Нельзя быстро распознать и идентифицировать резину, завод-изготовитель, потребителя, состав резины, технологию изготовления резины в отсутствии современных аналитических приборов и устройств.

Известно, способы маркировки автомобильных шин предполагают нанесение на боковую поверхность изделия специального кода.

Автошины маркируются буквенно-цифровым кодом, располагающимся на шине сбоку. Специальный код содержит в себе следующую информацию: размер шины, ключевые характеристики изделия, тип индикаторов нагрузки и скорости. Сведения о химическом составе на шине отсутствуют. Состав же шины индивидуализирует изделие. Зная его, можно решать идентификационные задачи расследования обстоятельств ДТП, получать розыскную информацию об автомототранспорте и скрывшегося с места ДТП водителя.

Шина — это единственное звено между автомототранспортом и дорожным полотном. При движении автомобиля важными факторами являются: пятно контакта шины с дорогой и сцепные свойства покрышки. В экстренных ситуациях при больших перегрузках колес, будь это аварийное торможение или проход опасного поворота на высоких скоростях, следует помнить, что всегда остается след шины на дорожном покрытии, который может рассказать о многом, если знать маркировку шины, которую мы предлагаем осуществить согласно инновационной технологии.

Из примеров надписей и расшифровки маркировки шин невозможно понять: кому принадлежит автомобиль с такими шинами, который скрылся с места совершения преступления, оставив след резины на дорожном покрытии? Таким образом, известные системы маркировок шин не дают возможности однозначно идентифицировать резину.

Ознакомившись с изобретениями, мы предлагаем внедрить новый уникальный способ маркирования резин, заключающийся в введении в сырую смесь маркирующей композиции, содержащей идентификаторы, совместимые с полимерной основой, химически инертные к ингредиентам сырой смеси.

Маркирование резин специальной композицией, содержащей идентификаторы, осуществляют следующим образом: в состав сырой смеси при ее изготовлении вводят специальный компонент — маркирующую композицию, содержащую смесь идентификаторов, каждому из которых присваивается числовой код, и пользуясь известной математической формулой, рассчитывают количество комбинаций, что позволяет по цвету флуоресцирующей резины при действии УФ- и ИК-излучения надежно установить где, когда и кем была изготовлена резина, ее состав и кто ее потребитель. В качестве идентификаторов предлагаем использовать олигомерные полиэфиры-гликоли общей формулы (НО —R — ОН) с молекулярной массой 1000—2000, в маркирующую композицию вводятся люминофоры в различных соотношениях и в различных сочетаниях.

Маркирующая композиция совместима с молекулами каучука, т.е. способна равномерно распределяться в массе сырой смеси, так как имеет близкую химическую природу.

Химическая инертность к компонентам сырой смеси означает невступление идентификаторов в химические реакции с компонентами сырой смеси, поскольку олигомерные полиэфиры-гликоли общей формулы (НО — R — ОН) с молекулярной массой 1000—2000 химически инертны к компонентам сырой смеси. У олигомерных полиэфиров (5 класс опасности) отсутствуют токсичные свойства.

Допустим, требуется замаркировать цифровым кодом 2120150228 резину: где 21 — номер завода-изготовителя, 2015 — год выпуска резины, 02 — месяц выпуска, 28 — дата выпуска. Дополнительно потребуется ПЭ-

1000 и ПЭ-2000 в соотношении 1:1, их количество (г) на 100 г каучука (ПЭ-10 и ПЭ-20 вводятся по 0,5 г на 100 г каучука), далее вводим цифру 1, которой соответствует люминофор α-нафтиламин (с числом 002), которое показывает, какое количество люминофора введено на 100 г каучука. Итак, получаем код, который заносится в базу данных данной шины, изготовленной на 21 заводе с люминофорами: 21 2015 02 28 ПЭ1005 ПЭ2005 1002.

Рассмотрим другую люминесцентную композицию, состоящую из тех же компонентов, что и в предыдущем случае, отличающуюся составом двух люминофоров: 21 2015 0228 ПЭ1005 ПЭ2005 1002 2001. При сравнении обнаруживаем, что появились дополнительно цифры 2001, это означает, что введен еще один люминофор № 2 — которому присвоен код 2 и далее 001 — введенное количество второго люминофора (салициловая кислота).

При анализе следа резин, сделанных по приведенной рецептуре, люминесценция под воздействием УФ-излучения будет в первом случае отсутствовать, а во втором — примет окраску темно-фиолетового цвета.

Таким образом, по цвету люминесценции резин в лучах УФ- и/или ИК-ламп, и используя базу данных завода изготовителя шин, можно определить (найти) код резины, а далее раскрыть обстоятельства расследуемого события.

Перечислим четыре флуоресцентных индикатора: α-нафтиламин, салициловая кислота, флуоресцеин, акридин. При смешении четырех флуоресцирующих идентификаторов количество комбинаций будет равно 66982362.

Химически инертная маркирующая композиция к компонентам смеси, без токсических свойств, содержит идентификаторы, ее вводят в состав сырой смеси при изготовлении резины, затем смеси идентификаторов с люминофорами присваивается числовой код. По цвету флуоресцирующей резины в УФ- и ИК-излучении можно установить, где, когда и кем произведена резина, ее состав, для индивидуализации используют олигомерные полиэфиры-гликоли общей формулы (HO — R — OH) с молекулярной массой 1000 и 2000, а в маркирующую композицию вводят люминофоры в различных соотношениях. В качестве люминофоров использовали: α — нафтиламин, салициловую кислоту, флуоресцеин и акридин (кодируем α-нафтиламин — 1, кумарин — 2, флуоресцеин — 3 и акридин — 4).

Основываясь на этом расчете и логике мы предлагаем: например, заводу по производству шин для автомототранспортных средств во время изготовления резиновой смеси перед вулканизацией вводить люминофоры в различных комбинациях.

К примеру, 3 марта 2021 г. при изготовлении резиновой смеси была введена комбинация из двух люминофоров: α-нафтиламина и акридина. Об этом факте вносится информация в информационно-поисковую систему. При изготовлении новой резиновой смеси комбинация

люминофоров изменяется и вся процедура повторяется. Маркировка резины заносится в базу данных и отображается в «Карте маркированной резины» цифрами 21 20210228 ПЭ1001 ПЭ2005, далее 1002 8002.

При расследовании обстоятельств ДТП в ходе осмотра обнаружены следы шин, которые были изготовлены на заводе. Резину исследуют в УФ- и ИК-излучении с применением оптического микроскопа, в результате чего наблюдается люминесценция зеленого цвета. Однако однозначного вывода на этой стадии процесса еще сделать нельзя, но поместив образцы следов шины на дно пробирки с раствором, в котором имеется определенная pH среда, наблюдаем изменение цвета у акридина с зеленого на фиолетовый, а у α-нафтиламина — с бесцветного на синий.

Полученные результаты позволяют утверждать следующее.

1. В состав резины введены два люминофора: α-нафтиламин и акридин, на что указывает люминесценция синего и фиолетового цветов соответственно.

2. Данная шина произведена заводом 3 марта 2021 г.

3. Используя базу данных по производству шин, можно сказать, что на месте происшествия обнаружены следы шин производства завода № 21 для ВАЗ 2110 (летняя, d=14) серии № 000, изготовленные 28 февраля 2021 г., с люминесцентной композицией, состоящей из ПЭ-10 в количестве 0,5 и ПЭ-20 в количестве 0,5 с двумя люминофорами: α-нафтиламином в количестве 0,02 и акридина в количестве 0,01.

В дальнейшем при получении столь точной информации о шине мы можем дать следствию точную ориентировку для поиска участника ДТП, скрывшегося с места происшествия.

Задача по его поиску существенно облегчается, и в случае задержания подозреваемого можно провести сравнительное исследование шин автотранспортного средства со следами, оставленными на дорожном покрытии колесной резиной при торможении. Следствию останется выяснить: проводилась ли замена шин у транспортного средства, а если нет, кто управлял данным транспортным средством.

Таким образом, указанная выше процедура существенно упрощает идентификацию колесной резины транспортного средства, совершившего ДТП и тем самым ускоряет поиск подозреваемого.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.71

© Мажинский Роман Александрович
— аспирант кафедры уголовно-правовых дисциплин школы права Института права и управления Московского городского педагогического университета, преподаватель Правового колледжа Российского университета транспорта (МИИТ)
roman_mazik@mail.ru

Проблемы выявления угонов автотранспортных средств каршеринга, совершенных несовершеннолетними с использованием чужого или поддельного аккаунта

Аннотация. Целью настоящей статьи является анализ причин совершения и проблем выявления случаев неправомерного завладения автотранспортными средствами каршеринга без цели хищения несовершеннолетними, использующими чужой, поддельный аккаунт, зарегистрированный в сервисе компании-арендодателя. Автором предпринимается попытка предложить правовые и технические способы урегулирования проблем в этой сфере. Автор также обращает внимание законодателей и вносит предложение о необходимости предусмотреть в законе, что факт приобретения чужого, поддельного аккаунта каршеринга следует считать покушением, а не приготовлением к данному преступлению, так как последнее не дает возможности привлечь правонарушителя к уголовной ответственности. Кроме того, автором предлагается внести в разрабатываемый в настоящее время законопроект о каршеринге нормы, обязывающие оператора каршеринга сообщать о выявленных фактах совершения несовершеннолетними поездок на принадлежащих им автомобилях в правоохранительные органы, а также обязать компании-арендодателей предусмотреть в их автотранспорте технические средства, делающие процесс регистрации в аккаунте недоступным для несовершеннолетних злоумышленников, их идентификацию и изобличение, если преступление будет совершено.

Ключевые слова: каршеринг; автотранспортные средства; неправомерное завладение автотранспортным средством без цели хищения; угон; поддельный аккаунт; принудительная остановка транспортного средства.

© Roman Al. Mazhinsky
— post graduate of the department of the of the department
of criminal law disciplines of the Law School of the Institute
of Law and Management of the Moscow City Pedagogical University,
a lecturer of the Law College of the Russian University of Transport

Problems of detecting car-sharing vehicle thefts committed by minors using a someone's or fake account

Abstract. The purpose of the current paper was to analyze the reasons for the committing and the problems of identifying cases of unlawful seizure of car-sharing vehicles without the purpose of theft by minors using someone's or fake account registered in the service of the rental company. The author has made an attempt to propose legal and technical ways of resolving problems in this area. The author has also drawn the attention of legislators and made a proposal on the necessity to provide in the law that the fact of acquiring someone's or fake car-sharing account should be considered an attempt, and not preparation for this crime, since the latter does not make it possible to bring the offender to criminal liability. In addition, the author has proposed to supply the currently developed car-sharing bill with the norms obliging the car sharing operator to inform law enforcement agencies about the revealed facts of minors traveling on their cars. There has been also proposed to oblige the rental companies to provide technical means in their vehicles that make the registration process in the account inaccessible to minor intruders, and their identification and exposure if a crime is committed.

Keywords: car sharing; vehicles; unlawful seizure of a vehicle without the purpose of theft; theft; fake account; forced stop of the vehicle.

Демократичная стоимость каршеринга в совокупности с доступностью и постоянным наличием свободных машин для аренды сделала такой вид краткосрочной аренды автотранспортных средств в специализированных компаниях-арендодателях одним из глобальных трендов мировой экономики. Для оплаты такой аренды достаточно иметь на счете банковской карты, указанной в личном кабинете мобильного приложения, при регистрации аккаунта на сайте каршеринговой компании требуемую сумму, которая заранее утверждена тарифом и будет списываться периодически или единовременно, в зависимости от анонсированных условий договора.

Также арендатора привлекает несколько условий:

1) многие компании (операторы) предъявляют минимальные требования к возрасту и водительскому стажу арендатора (от 18 до 21 года и от 0 до 2 лет соответственно);

2) установка и запуск приложения доступны для любого более-менее современного телефона с сенсорным экраном;

3) регистрация в сервисе каршеринговой компании-оператора не требует личного присутствия в офисе, достаточно лишь виртуально предоставить фамилию, имя, отчество, номер телефона, фото, скан-фото и селфи с паспортом, адрес электронной почты, а также привязать к аккаунту активную банковскую карту арендатора;

4) проверка службой безопасности компании-оператора занимает короткое время: от 15 минут до двух дней, после чего на телефон и почту потенциальному арендатору приходит уведомление.

С точки зрения правового поля, такие договорные отношения регулируются разделом 2 § 3 гл. 34 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), в субсидиарном порядке § 1 данной главы.

Однако особенностью заключения договора такой краткосрочной аренды является оформление аренды с помощью заполнения специальной формы на сайте и (или) в мобильном приложении. Кроме того как получение (приемка), так и сдача (возврат) арендованного автотранспортного средства, не предполагают не только взаимный осмотр арендованного средства и подписание традиционного бумажного акта-приема передачи. Отношения строятся на принципах добросовестности и гражданско-правовой ответственности сторон: арендатор осматривает автотранспортное средство перед началом эксплуатации и факт приема подтверждает через мобильное приложение. С этого момента риск случайной гибели или повреждения транспортного средства переходит на арендатора. Причем, правилами аренды посредством каршеринга предусмотрено, что бдительный арендатор перед выражением согласия с офертой, обнаружив недостатки (сколы, царапины и др.), должен их зафиксировать с помощью фото-видеосъемки и оперативно отправить арендодателю. Действия арендатора при возврате автомобиля вообще сведены к минимуму и законом фактически не регулируются. Принцип добросовестности гражданско-правовых отношений каршеринга предполагает, что арендатор возвратит без составления взаимного письменного акта транспортное средство в технически исправном состоянии без царапин, сколов и новых внешних и внутренних повреждений, а момент его передачи, как и момент перехода всех соответствующих рисков, будет произведен нажатием кнопки «Завершить аренду» в мобильном приложении, что и будет считаться прекращением арендных отношений между сторонами.

На законодательном уровне в настоящее время отсутствуют специальные нормы, которые бы детально регулировали не только гражданско-правовые отношения каршеринга, но и устанавливали нормы, позволяющие привлечь арендатора к административной или даже уголовной ответственности в случае совершения неправомерного деяния, имеющего более высокую степень общественной опасности. Законодатели начали разработку законопроекта о каршеринге только в сентябре 2020

года. Тем не менее такие имеющие пробелы правового регулирования правоотношения в настоящие время существуют, и следовательно, существует опасность для общества пострадать от действий арендаторов, имеющих прямой умысел для совершения правонарушений и преступлений в связи с участием в дорожном движении. Особенно вызывает тревогу возможность совершения таких противоправных деяний несовершеннолетними.

В последнее время в России участились случаи использования каршеринговых автомобилей посредством чужих аккаунтов именно несовершеннолетними. Исходя из декларированных правил каршеринговых компаний, одно физическое совершеннолетнее лицо может иметь только один аккаунт, зарегистрированный на имя обращающегося за регистрацией и подтвержденный соответствующими документами, которые мы называли выше. Однако несовершеннолетние по понятным причинам не могут это сделать легально, поэтому и ищут любые возможности, в том числе и криминальные, чтобы иметь возможность в обход закона иметь доступ к каршерингу.

Один из способов, благодаря которому несовершеннолетние получают доступ к чужому аккаунту каршеринга, прост — они запоминают пароли своих родителей или совершеннолетних членов семьи, друзей, и затем тайком одни или в компании таких же несовершеннолетних арендуют автомобиль в каршеринг и совершают поездку, нарушая таким образом не только правила компании оператора, но и нормы ч. 1 ст. 12.7 КоАП РФ (при достижении 16-летнего возраста), а также совершают уголовно наказуемое деяние, установленное ст. 166 УК РФ (при достижении 14-летнего возраста).

Следующий, и пожалуй, самый распространенный способ, с помощью которых подростки незаконно становятся владельцами чужих или поддельных аккаунтов, — покупка фальшивого аккаунта. Поддельные регистрационные записи в цифровых сервисах каршериноговых компаний-арендодателей потенциальные злоумышленники приобретают через телекоммуникационную систему «Интернет» на сайтах. И несмотря на то, что информация о наличии штрафных санкций и их размере за использование чужого аккаунта предусмотрены правилами оферты компаний-арендодателей, преступлений в этой сфере меньше не становится. Так, по запросу в поисковой системе можно получить информацию о 50—100 сайтах, которые за небольшое по меркам рынка вознаграждение предоставят любому свободный доступ к каршерингу автомобилей без детальной идентификации личности водителя-арендатора. Несмотря на заявленные каршеринговыми компаниями высокие стандарты безопасности в настоящее время приобрести фальшивый аккаунт или пароль к действующему настоящему аккаунту, но законно принадлежащему другому человеку, можно за 300—1500 руб. Безусловно, всегда найдутся желающие анонимно получить доступ к чужому аккаунту и совершить незаконно поездку в арендованном

автомобиле лица. Ими могут оказаться лишенные водительских прав, или лица, вообще этих прав не имеющие (например, несовершеннолетние), или отстраненные от управления автотранспортным средством по другим основаниям закона, а то и вовсе находящиеся в розыске. И всего-то нужно лишь перевести деньги через анонимную платежную систему продавцу паролей от каршеринга. Аналитики отмечают, что на российском рынке каршеринга примерно каждый четвертый-пятый аккаунт всех профилей в сервисах операторов являются поддельными (на имя несуществующего лица) или зарегистрированными на другое лицо.

Анализируя состав описываемого неправомерного деяния, стоит отметить, что, исходя из норм права, чужой, поддельный аккаунт в данном случае аналогичен замку и ключу, используемым для традиционного правомерного доступа к управлению автотранспортным средством. Следовательно, взлом цифровой системы аккаунта, как и покупка его пароля у взломщика, продающего его, приравнивается законодателем к взлому охранных систем и целостности обычного автомобиля, т.е. угону, — деянию из ст. 166 УК РФ «Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения», описанному в ее диспозиции. А, если есть объективная сторона преступления, то наличие в деянии других признаков состава преступления: достигший 14-летнего возраста субъект, посягающий с прямым преступным умыслом против отношений собственности (основной объект) и безопасности дорожного движения (как факультативный объект), выявить и доказать сотрудникам правоохранительных органов не составит большого труда в этом неправомерном деянии. Безусловно, анализируемый способ совершения анализируемого преступления имеет высокий уровень латентности, ведь обнаружить неправомерность завладения транспортным средством в таких условиях сложно. А те случаи, о которых все же становится известно как собственникам каршеринговых автомобилей, так и правоохранительным органам, сопряжен, как правило, с совершением дорожно-транспортного происшествия (далее — ДТП). Причем, учитывая, что при небольшом ДТП (без погибших, без причинения вреда здоровью участников дорожного движения и серьезных повреждений транспортных средств) правоохранительные органы могут так и не узнать о том, что арендованным посредством каршеринга транспортным средством управляло несовершеннолетнее лицо, использовавшее для завладения им чужой, поддельный аккаунт. Стороны происшествия могут как «договориться» без придания такому происшествию официального статуса, так и заполнить европротокол. Как правило, при совершении ДТП посредством чужого аккаунта несовершеннолетний быстро связывается со своими родителями (законными представителями), реже — старшими братьями (сестрами) или друзьями и еще до обращения в правоохранительные органы такие близкие родственники (законные представители) несовершеннолетнего сразу стараются возместить вред (или пытаются договориться о скорейшем его возмещении). Для

каршеринговой компании, как и для несовершеннолетнего (его законных представителей) такой способ разрешения ситуации является наиболее приемлемым, так как никому из них не нужны ни огласка с судебными разбирательствами, ни тем более привлечение несовершеннолетнего к уголовной ответственности. К сожалению, имеются факты такого злоупотребления со стороны операторов каршеринга. Естественно, что сокрытие каршеринговой компанией факта по сути преступления, совершенного несовершеннолетним, влечет его безнаказанность, что рано или поздно породит его рецидив. Полагаем, что необходимо предусмотреть юридическую ответственность операторов каршеринга за сокрытие таких фактов от правоохранителей независимо от того, из каких побуждений, корыстных или «безвозмездно-благих», оно было совершено.

Если же несовершеннолетнего водителя автомобиля каршеринга задерживает патруль ДПС в связи с остановкой транспортного средства и выявлением факта совершения поездки по чужому аккаунту, то подросток рискует стать обвиняемым по возбужденному уголовному делу. Правда, как правило, в связи с полным возмещением вреда потерпевшей компании, деятельным раскаянием, хорошими характеристиками и совершением такого преступления впервые, уголовное дело прекращается за примирением сторон либо несовершеннолетнему назначается наказание в виде штрафа. Однако, безусловно, для безопасности дорожного движения и общества такой финал является более приемлемым, так как подросток определенный срок будет находиться под пристальным вниманием не только родителей, но и уголовно-исполнительной инспекции, что, как правило, останавливает подростков от рецидива, наступление которого с большей вероятностью может повлечь за собой реальный срок лишения свободы.

Безусловно, ситуации, когда управляет источником повышенной опасности несовершеннолетний, так легко получивший анонимный доступ к транспортному средству, требуют немедленного правового заслона. И здесь без введения правовых и технических новелл не обойтись.

Считаем, что в случае выявления правоохранительными органами факта приобретения несовершеннолетним чужого (фальшивого) аккаунта каршринга целесообразно инкриминировать правонарушителю покушение на совершение преступление, предусмотренное ч. 1 ст. 166 УК РФ, а не приготовление. Ведь, по сути, пароль от чужого аккаунта законодателем приравнивается к вскрытию замка от чужого транспортного средства. Кроме того, угон по ч. 1 ст. 166 УК РФ является преступлением средней тяжести, и если расценивать покупку чужого аккаунта каршеринга как приготовление несовершеннолетнего к совершению преступления, то тогда в соответствии ч. 2 ст. 30 УК РФ виновный в таких действиях к уголовной ответственности привлечен не будет.

Также нововведения должны коснуться операторов каршеринга и обязать их сделать процесс регистрации потенциальных клиентов-арендаторов для доступа к автомобилям каршеринга более сложным, а идентификацию зарегистрированного пользователя непосредственно перед совершением поездки технически емкой и многоступенчатой.

Полагаем, что для решения данной проблемы возможно использование некоторых электронно-цифровых методик, которые уже широко используются и положительно зарекомендовали себя в других сферах деятельности. Например, по нашему мнению, целесообразно законодательно закрепить следующее.

1. Первичное оформление аккаунта каршеринга производить лично с визитом к арендодателю с предъявлением документа, удостоверяющего личность, водительского удостоверения, а также справки из психиатрического и наркологического диспансера о том, что потенциальный арендатор не состоит на учете в данных медицинских организациях. Далее, зарегистрированный пользователь на основании личного визита заводит себе аккаунт в мобильном приложении или на сайте и в дальнейшем пользуется уже им (по аналогии с использованием сервиса онлайн-банка). Например, когда мы приобретаем телефонную карту для мобильного телефона, то мы предъявляем паспорт лично, подписывая личной подписью договор на приобретение всего лишь телефонного номера. Почему же когда мы берем в аренду источник повышенной опасности, неумелое и (или) незаконное управление которым может привести к человеческим жертвам и причинению ущерба физическим и юридическим лицам, этого не требуется? Полагаем, что такая новелла позволит поставить определенный заслон потенциальным правонарушителям.

2. При первичном посещении офиса целесообразно брать отпечаток одного—двух пальцев (например, указательного и (или) среднего пальца одной из рук). Данный отпечаток позволит идентифицировать водителя из базы данных прошедших личное оформление. В настоящее время сенсорные экраны практически каждого мобильного телефона имеют такую функцию, защищающую от несанкционированного доступа к информации всего лишь индивидуального средства связи. Именно поэтому небольшая встроенная сенсорная панель для распознавания такого отпечатка позволит не допустить к управлению транспортного средства лиц, не прошедших первичное оформление в офисе компании. Заметим, что методика биометрического замка широко представлена в сервисах охраны недвижимости: квартир, домов, предприятий. Кроме того, биометрические данные являются обязательными при призыве на военную службу, оформлении загранпаспорта и визовых документов в страны Евросоюза, и в случае необходимости установления причастности к уголовно-наказуемому деянию, связанному с неправомерным использованием автомобиля каршеринга обращение к базе данных,

хранящихся в соответствующих организациях могли бы облегчить работу криминалистам и доказывание по делу.

3. Следует оснастить салоны автотранспортных средств каршеринга скрытыми камерами (по аналогии скрытого прибора системы ГЛОНАСС) для идентификации личности водителя. Водитель предупреждается о том, что он может быть запечатлен скрытой камерой, но место установки ее скрыто. Такая система позволит дополнительно провести идентификацию водителя, если вдруг по техническим причинам перестанет работать сенсорная система биометрического замка (перегреется, или наоборот, замерзнет).

Такие дополнительные меры защиты автотранспорта каршеринга, прежде всего от подростков-нарушителей, порождают необходимость работы с персональными данными, с базой данных, для защиты от взлома которых также нужны соответствующие правовые, технические и материальные средства. Полагаем, что для того чтобы каршеринговые компании сами были заинтересованы производить такие материальные затраты для усиления мер, направленных на дополнительную идентификацию арендатора автотранспортного средства, в нормативных правовых актах, регулирующих их деятельность, можно было бы предусмотреть льготы в налогообложении для них и другие подобные преференции.

Безусловно, это не все возможные меры, которые было бы целесообразно ввести для того, чтобы такая услуга, как каршеринг, была не только удобной и экономически выгодной для сторон данного гражданского правоотношения, но и обязательно безопасной для всех участников дорожного движения. Полагаем, что без профилактики рассмотренных противоправных деяний, проводимой среди несовершеннолетних, сложно добиться их снижения. Работники подразделений ГИБДД по пропаганде безопасности дорожного движения, действующих во всех регионах нашей страны, регулярно проводят мероприятия и разъясняют подросткам правовые последствия и опасности управления автотранспортными средствами несовершеннолетними без наличия права управления ими и достижения установленного законом возраста. Однако за каждым юным автолюбителем, стремящимся поскорее сесть за руль автомобиля, правоохранительным органам контроль не установить. Главная роль в этом процессе принадлежит семье и родителям — основным воспитателям подростков. Бдительность и законопослушность самих родителей в сфере безопасности дорожного движения и анализируемой сфере, как правило, является определенной гарантией законопослушности, роста правосознания и правовой культуры их несовершеннолетних детей, а значит, — и снижения опасности дорожного движения на улицах нашей страны.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.13

© Фадеев Илья Александрович
— кандидат юридических наук, старший преподаватель
кафедры теории и методологии государственного управления
Академии управления МВД России, майор полиции

Наделение следователя правом производства дознания

Аннотация. Автор рассматривает отдельные положения ст. 150 и 151 УПК РФ, которые нуждаются в научном переосмыслении. Круг субъектов, полномочных производить дознание, в них расширен за счет включения в их число следователей Следственного комитета РФ. По замыслу законодателя указанные должностные лица наделяются правом производства дознания в отношении граждан, обладающих особым правовым статусом (иммунитетом).

Ключевые слова: нормы форма предварительного расследования; уголовное дело; подследственность; неотложные следственные действия**.**

© Iliya Al. Fadeev
— Candidate of Law, senior lecturer of the department
of theory and methodology of public administration of the Academy
of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia, police major

Vesting an investigator with the right of inquest

Abstract. The author of the current paper has examined certain provisions of Art. 150 and 151 of the Criminal Code of the Russian Federation, which need scientific rethinking. The circle of subjects authorized to conduct an inquest has been expanded by introducing investigators of the Investigative Committee of the Russian Federation. According to the legislator's conceive, these officials are vested with the right of inquest of the citizens with a special legal status (immunity).

Keywords: norms; form of preliminary investigation; criminal case; jurisdiction; urgent investigative actions.

Среди властных участников уголовного процесса, правомочных производить предварительное расследование в форме дознания,

законодатель называет дознавателя, руководителя подразделения дознания и начальника органа дознания, гораздо реже — орган дознания. Из общего их числа лишь дознаватель в условиях досудебного производства в состоянии реально осуществлять следственные и иные процессуальные действия. Остальные же, за вычетом разве что руководителя подразделения дознания, к таковым могут быть отнесены только номинально, что, собственно, и наблюдается в российском уголовно-процессуальном законодательстве.

Проблема эта актуализируется в свете неопределенности юридического статуса всех ныне известных субъектов уголовно-процессуального познания и доказывания. Об этом постоянно пишут отечественные ученые, обращающие внимание на нормы УПК РСФСР (РФ) и Федерального закона «Об оперативно-розыскной деятельности», сопоставительный анализ которых, по их мнению, дозволяет делать вывод, что индивидуальному познанию в уголовном процессе отводится слишком мало места. С юридической точки зрения субъект познания (доказывания) всегда выступает как (государственный) орган: суд, орган предварительного следствия, орган дознания и, в какой-то мере, орган, осуществляющий оперативно-розыскную деятельность [3, стр. 153].

Подобное положение обезличивает индивидуального исполнителя императивных повелений закона, а стало быть, упрятывает его за ликом коллективного субъекта уголовно-процессуальных правоотношений.

Единственное исключение, которое допустимо было бы выделить в данном случае, составляет суд, который, согласно ч. 1 ст. 30 УПК РФ вправе рассматривать уголовные дела в стадии судебного разбирательства коллегиально. Но и здесь приходится оговариваться, причем не столько в отношении профессиональных судей, представляющих собой полный состав суда, возглавляемый соответствующим председателем, сколько в части, касающейся присяжных заседателей, олицетворяющих собой «большое жюри».

У данной проблемы имеется еще одна неприглядная сторона. Проявляется она в отнесении ряда должностных лиц, уполномочиваемых законом на производство, в том числе и дознания, к числу органов публичного обвинения и преследования. Так, порой не слишком удачно именуют их различные ученые, проводя одной строкой обсуждаемые здесь, но не взаимозаменяемые понятия.

Да и сам законодатель в ч. 2 ст. 40 УПК РФ употребляет выражение «органы дознания», не осознавая, по всей видимости, его истинную смысловую нагрузку.

К тому же в анализируемых интерпретациях наблюдается очевидное смешение должностных лиц с государственными органами, а в ряде случаев строго наоборот. Описываемые правовые представления должны постепенно выводиться из «моды» и не засорять современный уголовно-процессуальный понятийный аппарат, складывавшийся десятилетиями.

Традиционное безразличие здесь абсолютно не уместно, в том числе в приложении к территориям со специальным режимом, а равно к гражданам, обладающим особым правовым статусом (иммунитетом).

Статья 150 УПК РФ всерьез обострила обсуждаемые нами несоответствия, включив в перечень субъектов, правомочных производить дознание, следователей Следственного комитета РФ. Логика парламентариев в урегулировании этой проблемы остается непонятной, поскольку анализ законодательных установлений, наличествующих в ст. 150 и 151 УПК РФ, и без того затруднен. Содержание данных норм связывается ими, как правило, с оценкой различий в правовом положении субъектов расследования, перечня оснований и средств осуществления последнего [1, стр. 554].

Так, ч. 1 ст. 150 УПК РФ определяет, что предварительное расследование производится в форме предварительного следствия либо в форме дознания, а ч. 1.1 сразу же уточняет, что дознание может производиться в общем порядке либо в сокращенной форме.

Согласно п. 1 ч. 2 ст. 150 УПК РФ предварительное следствие обязательно по всем уголовным делам, за исключением тех, которые указаны в ч. 3 ст. 150 УПК РФ; это уголовные дела о преступлениях, предусмотренных ст. 112, 115, 116, ч. 1 ст. 116.1, ч. 1 ст. 117, ст. 118, 119, 121, ч. 1 и 2 ст. 122, ч. 1 ст. 123, ст. 125, ч. 1 ст. 127, ст. 128.1, ч. 1 ст. 150, ч. 1 ст. 151, ст. 151.1, 153—157, ч. 1 ст. 158, ст. 158.1, ч. 1 ст. 159, ч. 1 ст. 159.1, ч. 1 ст. 159.2, ч. 1 ст. 159.3, ч. 1 ст. 159.5, ч. 1 ст. 159.6, ч. 1 ст. 160, ч. 1 ст. 161, ч. 1 ст. 163, ч. 1 ст. 165, ч. 1 ст. 166, ч. 1 ст. 167, ст. 168, 170, 170.2, ч. 1 ст. 171, ч. 1, 3 и 5 ст. 171.1, ст. 171.4, ч. 1 и 2 ст. 175, ст. 177, ч. 1 и 2 ст. 180, ч. 1 ст. 181, ч. 1 и 2 ст. 191.1, ч. 1 и 2 ст. 194, ч. 1 ст. 200.1, ч. 1 ст. 200.2, ч. 1 ст. 200.3, ст. 203, 204.2, ч. 1 ст. 207, ч. 1 ст. 213, ст. 214, ч. 1 ст. 215.3, ч. 1 ст. 215.4, ст. 218, ч. 1 ст. 219, ч. 1 ст. 220, ч. 1 ст. 221, ч. 1 и 4 ст. 222, ч. 1 ст. 222.1, ч. 1 и 4 ст. 223, ст. 224, ч. 1 ст. 228, ст. 228.2, 228.3, ч. 1 ст. 230, ч. 1 и 2 ст. 230.1, ч. 1 ст. 230.2, ч. 1 ст. 231, ч. 1 ст. 232, ст. 233, ч. 1 и 4 ст. 234, ч. 1 ст. 234.1, ч. 1 ст. 240, ч. 1 ст. 241, ч. 1 и 2 ст. 242, ч. 1 ст. 243, ст. 243.1, ч. 1 и 2 ст. 243.2, ч. 1 ст. 243.3, ст. 244, ч. 1 ст. 245, ч. 1 ст. 250, ч. 1 ст. 251, ч. 1 ст. 252, ст. 253, ч. 1 ст. 254, ст. 256—258, ч. 1 и 2 ст. 258.1, ч. 1 ст. 260, ч. 1 и 2 ст. 261, ст. 262, 264.1, ч. 1 ст. 266, ч. 1 ст. 268, ст. 291.2, ч. 1 ст. 294, ст. 297, ч. 1 ст. 311, ст. 312, ч. 1 ст. 313, ст. 314, 314.1, 315, 319, ч. 1 и 2 ст. 322, ч. 1 ст. 322.1, ст. 322.2, 322.3, ч. 1 ст. 323, ст. 324, 325, ч. 1 ст. 325.1, ст. 326, ч. 1, 3 и 5 ст. 327, ч. 1 ст. 327.1, ст. 329 и ч. 1 ст. 330 Уголовного кодекса Российской Федерации.

Пункт 2 ч. 3 ст. 150 УПК РФ декларирует, что по уголовным делам об иных преступлениях небольшой и средней тяжести дознание осуществляется по письменному указанию прокурора. Подобными узаконениями лишний раз подчеркивается «руководящая роль» поименованного должностного лица в разрешении наиболее значимых для уголовного дела процедурных вопросов.

По мнению автора настоящей статьи, означенное деятельное участие стороннего (для органов дознания и органов внутренних дел вообще) должностного лица, осуществляющего к тому же и прокурорский надзор за процессуальной деятельностью стороны обвинения, несостоятельно в принципе.

В контексте ст. 150 УПК РФ представляют интерес положения ч. 4 ст. 150 УПК РФ, гласящей, что по письменному указанию прокурора уголовные дела, указанные в п. 1 ч. 3 ст. 150 УПК РФ, могут передаваться для производства предварительного следствия. Именно таким образом, т.е. с подключением авторитета вышеназванного должностного лица органов прокуратуры, следовало бы, как представляется, поступать начальнику органа дознания и руководителю подразделения дознания при организации досудебной подготовки уголовных дел, претендующих на особый порядок производства.

Приведенные нормативные правовые положения ст. 150 УПК РФ развиваются далее, в ст. 151 УПК РФ, в ч. 1 которой уточняется, что предварительное расследование производится следователями и дознавателями.

В ч. 2 ст. 151 УПК РФ подчеркивается, что предварительное следствие производится:

1) следователями Следственного комитета РФ, в том числе по уголовным делам:

б) о преступлениях, совершенных лицами, указанными в ст. 447 УПК РФ, за исключением случаев, предусмотренных п. 7 ч. 3 ст. 151 УПК РФ, а также о преступлениях, совершенных в отношении указанных лиц в связи с их профессиональной деятельностью;

в) о преступлениях, совершенных должностными лицами Следственного комитета РФ, органов федеральной службы безопасности, СВР России, ФСО России, органов внутренних дел РФ, учреждений и органов уголовно-исполнительной системы, таможенных органов РФ, сотрудниками органов принудительного исполнения РФ, военнослужащими и гражданами, проходящими военные сборы, лицами гражданского персонала Вооруженных Сил РФ, других войск, воинских формирований и органов в связи с исполнением ими своих служебных обязанностей или совершенных в расположении части, соединения, учреждения, гарнизона, за исключением случаев, предусмотренных п. 7 ч. 3 ст. 151 УПК РФ, а также о преступлениях, совершенных в отношении указанных лиц в связи с их служебной деятельностью;

2) следователями органов федеральной службы безопасности по уголовным делам, им подследственным;

3) следователями органов внутренних дел по уголовным делам, им подследственным.

Как видим в подп. «б» и «в» п. 1 ч. 2 ст. 151 УПК РФ оговариваются эксклюзивные исключения. При этом акцент делается на содержании п. 7 ч. 3 ст. 151 УПК РФ.

Что касается ч. 3 ст. 151 УПК РФ, то данная норма провозглашает, что дознание производится:

1) дознавателями органов внутренних дел РФ — по всем уголовным делам, указанным в ч. 3 ст. 150 УПК РФ, за исключением уголовных дел, указанных в п. 3—6, 9 ч. 3 ст. 151 УПК РФ;

3) дознавателями пограничных органов федеральной службы безопасности — по уголовным делам своего ведения;

4) дознавателями органов принудительного исполнения РФ — по уголовным делам своего ведения;

6) дознавателями органов государственного пожарного надзора федеральной противопожарной службы — по уголовным делам своего ведения;

7) следователями Следственного комитета РФ — по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных ч. 3 ст. 150 УПК РФ, совершенных лицами, указанными в подп. «б» и »в» п. 1 ч. 2 ст. 151 УПК РФ;

9) дознавателями таможенных органов РФ — по уголовным делам своего ведения.

Таким образом, следователи Следственного комитета РФ (не понятно только всей его системы или исключительно центрального аппарата) наделяются в обозначенных ситуациях правом производства дознания.

Часть 1 ст. 447 УПК РФ определяет, что требования гл. XVII Кодекса применяются при производстве по уголовным делам в отношении:

1) члена Совета Федерации и депутата Государственной Думы, депутата законодательного (представительного) органа государственной власти субъекта РФ, депутата, члена выборного органа местного самоуправления, выборного должностного лица органа местного самоуправления;

2) судьи Конституционного Суда РФ, судьи федерального суда общей юрисдикции или федерального арбитражного суда, мирового судьи и судьи конституционного (уставного) суда субъекта РФ, присяжного или арбитражного заседателя в период осуществления им правосудия;

3) Председателя Счетной палаты РФ, его заместителя и аудиторов Счетной палаты РФ;

4) Уполномоченного по правам человека в Российской Федерации;

5) Президента РФ, прекратившего исполнение своих полномочий, а также кандидата в Президенты РФ;

6) прокурора;

6.1) Председателя Следственного комитета РФ;

6.2) руководителя следственного органа;

7) следователя;

8) адвоката;

9) члена избирательной комиссии, комиссии референдума с правом решающего голоса;

10) зарегистрированного кандидата в депутаты Государственной Думы, зарегистрированного кандидата в депутаты законодательного (представительного) органа государственной власти субъекта РФ.

Представленный список, как нетрудно убедиться, в числе лиц, в отношении которых может применяться особый порядок производства по уголовным делам, называет Председателя Следственного комитета РФ и руководителя следственного органа, не разводя, по неведению его разработчиков, указанных понятий. Хотя очевидно, что в данном случае речь идет об одном и том же «участнике уголовного процесса», находящемся (в качестве должностного лица) на различных уровнях карьерной лестницы.

Обобщенный анализ комментируемых норм УПК РФ позволяет сделать вывод, что львиная доля нагрузки по производству дознаний ложится на органы дознания системы МВД России. Ограничения, касающиеся подследственных им уголовных дел, парламентариями декларированы с учетом правил законодательной техники, за вычетом ряда нюансов. Их суть заключается в конкуренции предметного и персонального признаков подследственности; в приложении к требованиям ст. 447 УПК РФ приоритетным становится персональный признак, который и доминирует при особом порядке производства по уголовным делам.

Тем не менее не вызывает сомнений тот факт, что осуществляющий дознание следователь (вне зависимости от его ведомственной принадлежности) для процессуальной деятельности органов дознания — явление исключительное и в общем-то нежелательное. В прикладной плоскости обусловливающий подобное нормативное правовое регулирование законотворческий прием порождает серию неудобств в части оптимального обоснования пределов компетенции органов дознания и предварительного следствия в ходе расследования преступлений по уголовным делам. Он ставит под сомнение накопленные достижения отечественной науки, в том числе в отношении рационального расчета норм функциональной нагрузки на уполномоченных должностных лиц в досудебных стадиях уголовного процесса [2, стр. 18].

Провоцируемая формальными недоработками федерального законодательства неразбериха подобного рода существенно затрудняет профессиональную деятельность следователей Следственного комитета РФ и должностных лиц органов и подразделений дознания системы МВД России [URL: http://stupkrf.ru/151], а также осложняет надлежащее прочтение «буквы закона», ее толкование и практическое применение.

Выход из создавшегося положения просматривается в трех основных ипостасях:

1) оставить все на своих местах (как есть);

2) оставить уголовные дела, подследственные органам дознания, с поправкой на положения ст. 447 УПК РФ, в их ведении;

3) возложить обязанности по расследованию описываемых преступлений на следователей Следственного комитета РФ, но только — в форме предварительного следствия.

Думается, что из всех названных лишь третий (компромиссный) вариант наиболее приемлем для правоприменительной практики. Он учитывает и до известной степени нивелирует связанные с обозначенным решением поставленного вопроса неудобства.

Литература

1. Комментарий к УПК Российской Федерации / под редакцией А. В. Смирнова. — Санкт-Петербург : Питер, 2003.
2. Масленков, С. Л. О предопределенности несовершенства современного дознания // Следователь. — 2004. — № 6.
3. Поляков, М. П. Уголовно-процессуальная интерпретация результатов оперативно-розыскной деятельности : монография / под редакцией В. Т. Томина. — Нижний Новгород : Нижегородская правовая академия, 2001.

References

1. Kommentariy k UPK Rossiyskoy Federatsii [Commentary on the Criminal Procedure Code of the Russian Federation]/ pod redaktsiyey A. V. Smirnova. — Sankt-Peterburg : Piter, 2003.
2. Maslenkov, S. L. O predopredelennosti nesovershenstva sovremennogo doznaniya [On the predetermination of the imperfection of modern inquiry]// Sledovatel'. — 2004. — № 6.
3. Polyakov, M. P. Ugolovno-protsessual'naya interpretatsiya rezul'tatov operativno-rozysknoy deyatel'nosti [Criminal procedural interpretation of the results of operational-search activity]: monografiya / pod redaktsiyey V. T. Tomina. — Nizhniy Novgorod : Nizhegorodskaya pravovaya akademiya, 2001.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 338.4:656.01

© Жариков Михаил Вячеславович
— доктор экономических наук, профессор Финансового университета при Правительстве Российской Федерации
michaelzharikoff@gmail.com

© Шатская Ирина Ивановна
— кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта
irina_shatskaya@mail.ru

Транспортно-инфраструктурные аспекты организации и сопровождения туриндустрии в период коронакризиса

Аннотация. Актуальность исследования проблем транспортно-инфраструктурного обеспечения туриндустрии проявляется в необходимости адаптации отрасли в условиях неблагоприятной санитарно-эпидемиологической обстановки. Значимость результатов исследования состоит в разработке подходов, позволяющих предприятиям туриндустрии функционировать с учетом реализации мер социального дистанцирования, особых требований к гигиене.

Ключевые слова: транспортные проблемы; туристическая инфраструктура; коронакризис; локдаун.

© Mikhail V. Zharikov
— Doctor of Economic Sciences, professor of the Financial University under the Government of the Russian Federation

© Irina Iv. Shatskaya
— Candidate of Economic Sciences, docent, associate professor of the department ‘Administrative Law, Ecological Law, Information Law’, Law Institute, Russian University of Transport

Transport and infrastructure aspects of the organization and support of the tourism industry during the COVID crisis

Abstract. The relevance of studying the problems of transport and infrastructure support of the tourism industry has been manifested in the necessity to adapt the industry in an unfavorable sanitary and epidemiological situation. The significance of the study results is in the development of approaches that allow the enterprises of the tourism industry to function taking into account the implementation of social distancing measures, special requirements for hygiene.

Keywords: transport problems; tourist infrastructure; COVID crisis; lockdown.

Подъем туриндустрии относится к началу XXI в. В это время оборот международного туризма впервые превысил 1 трлн долл. Международный туризм занял ведущее место в структуре международной торговли услугами. Вместе с транспортными услугами международный туризм составляет более половины мирового экспорта услуг. В качестве ведущего фактора такого стремительного роста туриндустрии выделялся бум на транспорте, особенно в авиасообщении. Кратчайшие сроки доставки, удобство перелета, качественное обслуживание образовали фундамент международного туризма. В течение первых двух десятилетий XXI в. международный туризм и международное транспортное обеспечение развивались в тандеме, стагнировали вместе, переживали период банкротств. В этот период в развитии международного туризма и транспорта отмечаются два ключевых момента, определивших формы обеих отраслей на современном этапе, а именно: международная угроза терроризма во многих странах мира, которая обострилась и достигла пика в конце XX — начале XXI вв., и мировой финансовый кризис 2008—2010 гг. Международный туризм сильно пострадал от этих двух глобальных вызовов, но каждый раз быстро восстанавливался. Вводились новые требования транспортной безопасности и визового, пограничного контроля за передвижением нерезидентов, гостиничного размещения и общественного питания. Жесткие требования в узловых транспортных пунктах, вокзалах, аэропортах сначала замедлили потоки туристов, увеличили нагрузку на психологическую атмосферу путешествующих, но люди быстро адаптировались и стали более ответственно подходить к проблеме безопасности жизни на транспорте, уровень напряженности снизился благодаря росту дисциплины и толерантности во время досмотра. Для этого потребовалось введение изменений лишь в распорядке дня туристов, заблаговременном прибытии в места отправления транспортного средства, количестве, качестве и структуре багажа. Международный туризм снова оживился и продолжил набирать темпы вплоть до мирового финансового кризиса. Кризис наложил на туристов иную нагрузку — налогово-бюджетную и финансовую. Оптимизация бюджетных средств, налоговых платежей, затрат на

предприятиях стала основным вектором адаптации как на транспорте, так и в туризме.

В 2020 г. международный туризм и транспорт столкнулись с новым вызовом — глобальной эпидемией коронавируса. Установление карантинов ударило по этим отраслям гораздо сильнее, чем международный терроризм и финансовый кризис вместе взятые. Ущерб отраслям будет продолжаться подсчитываться и обновлять рекорды сокращений. Остановка целых секторов экономики нарушила функционирование всей цепочки производства туристического продукта. Несмотря на то что туристическая и транспортная услуга по определению — благо неосязаемое, нематериальное, уничтожимое, ненакопительное, негарантированное, ее предоставление связано с непосредственным обязательным участием субъекта-потребителя. Туристическая и транспортная услуга теряют свое содержание в условиях социального дистанцирования и не может быть предоставлена в условиях физического отсутствия клиента. Во время всеобщего карантина отпадает необходимость доставки туриста до вокзала, аэропорта, отеля, перевозки и перемещения багажа, организации услуг питания, продажи сувениров. Города, населенные пункты, целые страны и регионы, где туризм является системообразующей отраслью, оказались на пороге банкротства. Виртуальные туры стали практически единственной услугой, которую туроператоры могли предоставить клиенту. Транспорт тоже ощутил на себе удар эпидемии, но лишь за счет массового падения пассажироперевозок. Международная транспортная система продолжила жить с определенными нарушениями цепочки поставок, с учетом ликвидации отдельных звеньев транспортной сети, но как кровеносная система человека, даже больного, испытывая дефицит сил и энергии, транспорт составил фундаментальную основу выживания многих отраслей — он обеспечил коммуникациями миллионы предприятий и миллиарды жителей планеты через виртуальные каналы международного, регионального, междугороднего сообщения, сохранил каналы платежных систем для сопровождения процесса купли-продажи товаров и услуг, а также каналы доставки готовых продуктов и результатов незавершенного производства от двери до двери, в отдельных примерах даже сохраняя принципы доставки на условиях *just in time*. С учетом сокращения мощностей и загруженности на транспорте отрасль в целом продолжает оптимально работать, пока мировая экономика и международный туризм будут восстанавливаться после эпидемии.

Основополагающим фактором организации туристического сопровождения является транспортно-инфраструктурное обеспечение соответствующего объекта рекреации. На рис. 1 представлена природа транспортно-инфраструктурного сопровождения в туристической индустрии. Мы не претендуем на полное раскрытие всех элементов

данной инфраструктуры, однако на рис. 1 дана краткая характеристика всего разнообразия туристических объектов. Он также указывает на то, что в целом индустрия туризма использует инфраструктуру, которая может быть использована регулярно или время от времени другими группами лиц для достижения различных целей [1].

Рис. 1. **Внутренний состав транспортно-инфраструктурного обеспечения туриндустрии**

Однако ключевой вопрос в данной ситуации заключается в том, что хотя многие лица могут воспользоваться данной инфраструктурой, ее необходимо организовать по принципу максимальной удовлетворенности специфических запросов туриста. Представленная типология является очень широкой, так что каждая из категорий общей инфраструктуры может быть подразделена на многие элементы, которые отражены на рис. 2, где в качестве примеров взяты отели и специальные развлекательные центры.

В практике организации и сопровождения туристов существуют не только различные типы транспортно-инфраструктурного обеспечения, но следует также помнить, что развитие туристической инфраструктуры требует построения целого ряда элементов. Например, в случае развлекательного центра необходимы следующие составляющие внутренней инфраструктуры:

1) главное здание и сооружения;
2) внутреннее разделение на столовую, магазины, элементы гигиены;
3) прилегающая территория к главному зданию и сооружениям;

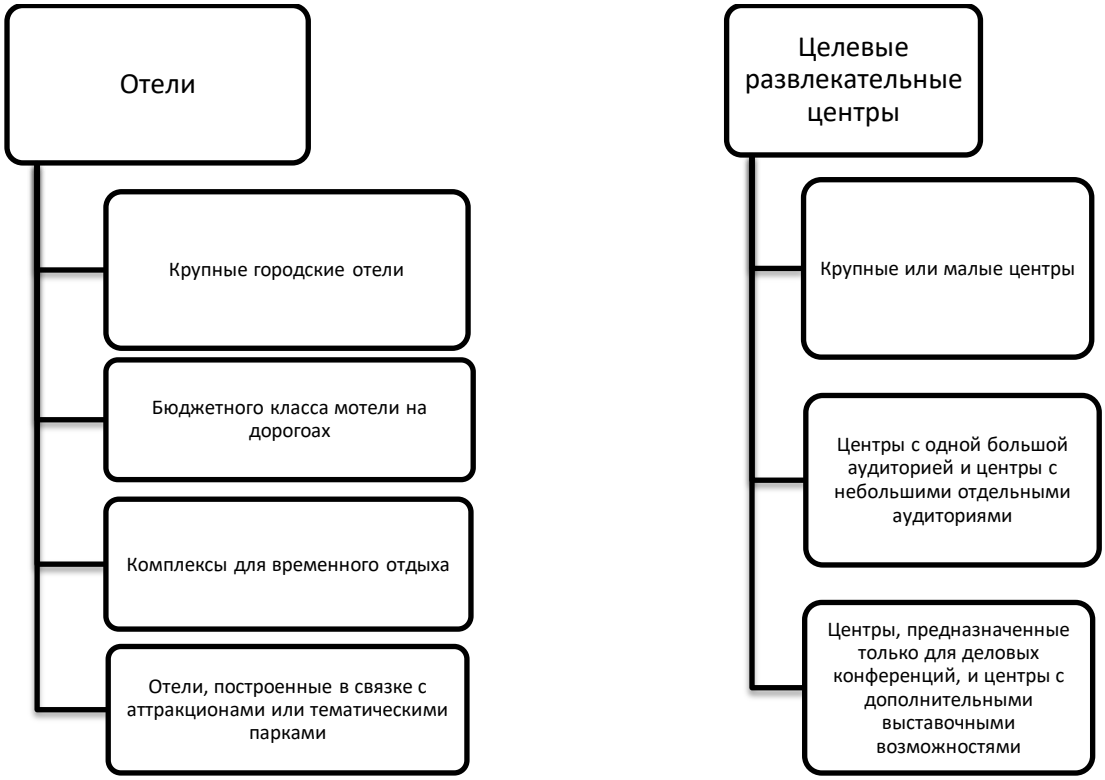

Рис. 2. **Классификация отелей и целевых развлекательных центров**

4) элементы общего обустройства всего центра;
5) дополнительные услуги, например, парковка;
6) отделы регистрации и информационные службы.

В целом, для создания инфраструктуры объекта рекреации необходим целостный подход. При разработке любого проекта необходимо достижение определенных целей. На рис. 3 представлены ключевые цели проектирования и создания туристической инфраструктуры. Подробно из этих элементов рассматриваются простота и легкость в обращении, экологичность и многоцелевое использование. Остальные представлены в схематическом виде.

Следует отметить, что туристическую инфраструктуру необходимо организовать по принципу простоты пользования и облегченного доступа. При этом также следует определиться, кто является пользователем этой инфраструктуры. Например, при строительстве нового развлекательного центра одна из важнейших проблем, стоящих перед плановым отделом, заключается в идентификации непосредственных групп людей, которые в итоге будут пользоваться его услугами. Установление целевых рынков и потенциальных групп пользователей становится приоритетом для каждого этапа проектирования торгово-развлекательного центра. То есть функциональное назначение становится первичным аспектом непосредственной формы транспортно-инфраструктурного обеспечения [2].

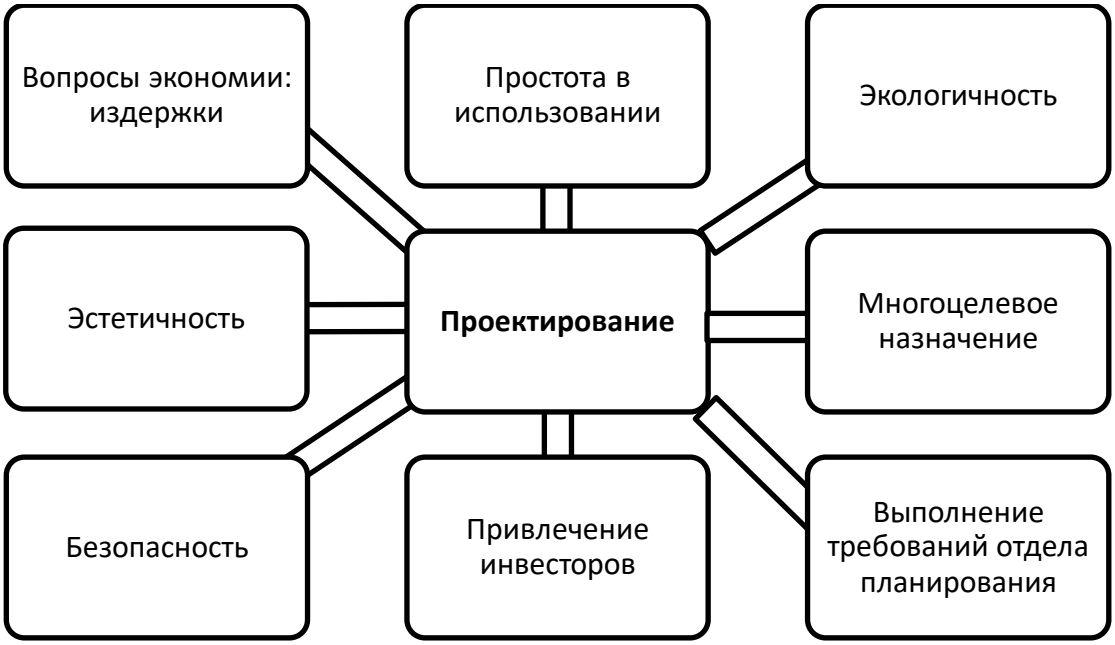

Рис. 3. **Цели проектирования и создания инфраструктуры сопровождения туристов**

Существует целый ряд различных групп пользователей, которые имеют особые потребности, — и их тоже необходимо принимать во внимание при создании инфраструктуры. Некоторые из потенциальных групп пользователей представлены на рис. 4.

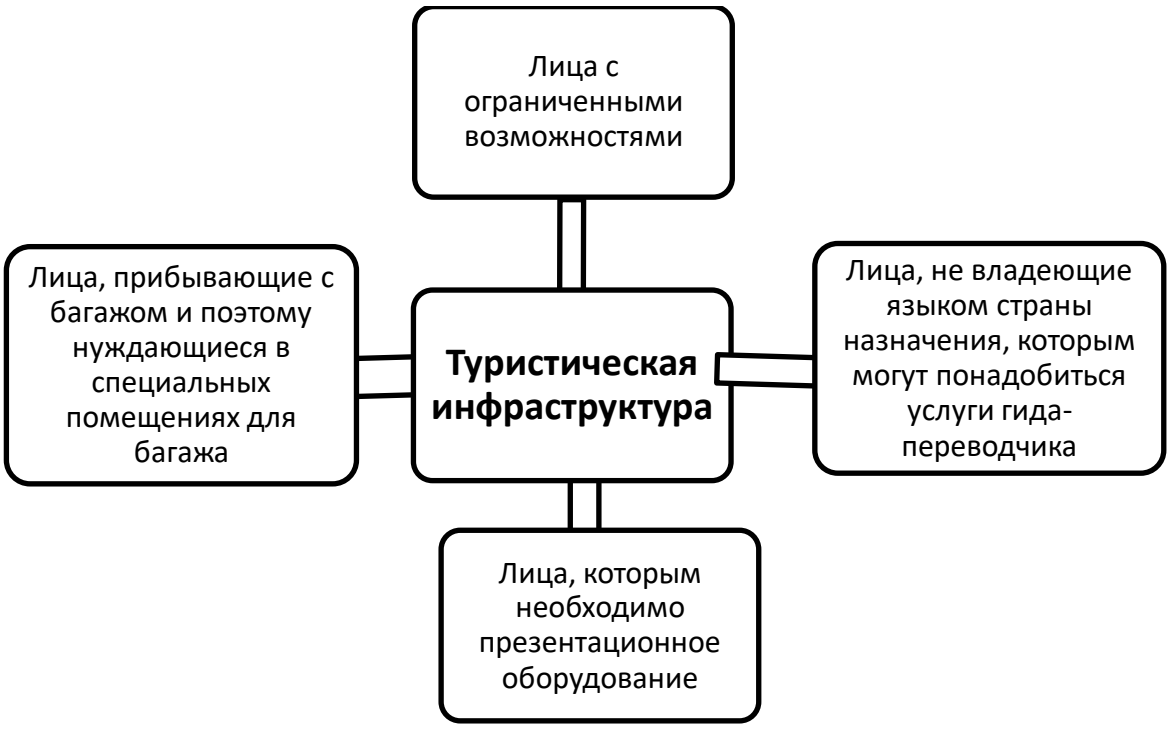

Рис. 4. **Различные группы пользователей с различными потребностями**

При проектировании туристической инфраструктуры следует учитывать также вопросы, связанные с экологической безопасностью, независимо от того, какой объект имеется в виду: аэропорт, отель, развлекательный центр или выставочная площадка. Особенно эти аспекты приобретают существенное значение при необходимости учета национального законодательства в области экологических стандартов, а также стандартов защиты окружающей среды Международной организации стандартизации. В большинстве развитых и передовых развивающихся стран мира действуют законы, изначально обусловливающие получение требуемого разрешения для строительства объектов транспортно-инфраструктурного обеспечения. Например, в исторической части городов и культурных центров строящийся объект транспортно-инфраструктурного обеспечения должен подстраиваться под архитектурный стиль соответствующего местоположения [3].

Наконец, конференц-залы или выставочные площадки только в тех ситуациях могут оставаться рентабельными, если они привлекают события, крупные по масштабу и различные по типу. Это означает, что их проект должен быть изначально гибким, чтобы подходить под разные группы пользователей, а именно:

1) пространства должны обладать способностью подразделяться на многие закрытые демонстрационные студии, вмещающие разное количество участников;

2) проектируемые пространства, которые предназначаются для предоставления сидячих мест, также должны предоставлять возможность высвобождения этих площадей для других мероприятий, где сидячие места не требуются.

Зачастую необходимость создания многоцелевых пространств вызывает потенциальные проблемы. Например, если конференция проводится в отеле, где имеется два конференц-зала, или две площадки для проведения общественных мероприятий, и пространство А в нем предполагается использовать в качестве конференц-зала, а пространство Б, которое примыкает к предыдущему и поэтому чаще всего используется также в качестве места организации конференций, планируется высвободить под буфет для участников зала А, то возникнет проблема, которая заключается в том, что часть группы собравшихся в зале А будет находиться в буфете, организованном в помещении Б [4].

Места проведения конференций и выставок могут быть также использованы для организации других туристических мероприятий, поэтому всегда должна быть возможность быстрого преобразования этих помещений, что представляет серьезные сложности для дизайнеров. Например, Арена Шеффилд в Великобритании является местом, где организуются следующие мероприятия:

1) выставки;

2) крупные шоу и зрелища;

3) встречи;

4) игры в хоккей и баскетбол.

Для достижения цели создания объектов транспортно-инфраструктурного обеспечения в туристической индустрии необходимы подходы к компромиссному решению по окончательному архитектурному проекту в рамках заданных ограничений. Примеры ограничений, связанных с созданием и функционированием транспортно-инфраструктурных объектов в туриндустрии показаны на рис. 5.

Рис. 5. **Ограничения архитектурных проектов туристической инфраструктуры**

Бюджет в разрабатываемом архитектурном проекте накладывает ограничения по качеству и размеру участка, отданного под застройку, масштабу строительства, количеству материалов, качеству конечной работы, уровню и детализации интерьера [5].

Место проведения строительных работ по созданию нового туристического комплекса накладывает ограничения на дизайн, основываясь на формах и размерах, качестве дренажных систем и территориальной доступности объекта [6].

Заказчик, или клиент, всегда имеет набор требований, которые он предъявляет к архитектурно-строительной компании. Эти требования влияют на представления архитекторов, для которых они составляют краткий вариант чертежа, принятого к реализации [7].

Наконец, органы государственной контрольной службы устанавливают и регулируют правила зонирования и правоприменительной практики законодательных актов, подлежащих соблюдению при выполнении работ, оказании услуг, связанных со строительством. Вмешательство органов государственной контрольной службы является фактором внешней среды,

оказывающим непосредственное влияние на большинство аспектов при создании нового объекта транспортно-инфраструктурного сопровождения в туриндустрии. Участие государства обладает правом решающего голоса при разрешении конфликтов сторон коммерческой сделки, особенно в случаях, когда участок, выделенный под строительство, составляет культурно-историческую ценность, или когда он расположен на территории, находящейся под защитой как объект охранной экосистемы, природоохранного комплекса, заповедной зоны или национального парка.

Объекты транспортно-инфраструктурного обеспечения в туриндустрии, как и национальная экономика страны их базирования, испытывают постоянное влияние глобализационных процессов, особенно по части соблюдения стандартов их строительства и эксплуатации. Соблюдение стандартов упрощается, в случаях, если глобализация и стандартизация распространяют свое влияние на транспортно-инфраструктурные объекты туриндустрии на территории современных городов и населенных пунктов, которые плохо застроены или вообще пустуют. Специфика национального законодательства и стандартов строительства играют решающую роль, когда транспортно-инфраструктурные объекты туриндустрии начинают строиться в исторической части населенных пунктов страны.

Ежедневные, тактические или оперативные задачи занимают следующую строку значимости при строительстве новых транспортно-инфраструктурных объектов туриндустрии. Корректно и понятно сформулированные задачи позволяют более быстро и качественно решать многочисленные проблемы, связанные со строительством. На рис. 6 представлена классификация наиболее распространенных задач, подлежащих решению в текущем периоде.

С началом эксплуатации транспортно-инфраструктурных объектов туриндустрии руководство и собственники сталкиваются с проблемами управления издержками, связанными с физическим и моральным износом и затратами на текущее финансирование. Транспортно-инфраструктурные объекты туриндустрии имеют высокую оценочную стоимость, что повышает значимость методов и структуры управления фондами амортизации и прочих эксплуатационных статей бюджета обслуживания. Например, для строительства аэропортов необходимы инвестиции, которые составляют иногда несколько миллиардов долларов. Крупный торгово-развлекательный центр по сумме затрат на строительство, обслуживание и эксплуатацию обходится дешевле, но в некоторых крупных промышленных городах, международных финансовых центрах с высокой стоимостью жизни и недвижимости эти инвестиционные расходы могут доходить до миллиарда долларов. При реализации таких проектов важная функция принадлежит государственно-частному партнерству. При этом участие государства в

предоставлении бюджетных средств на реализацию подобных объектов строительства существенно ограничивается вследствие действия ряда причин:

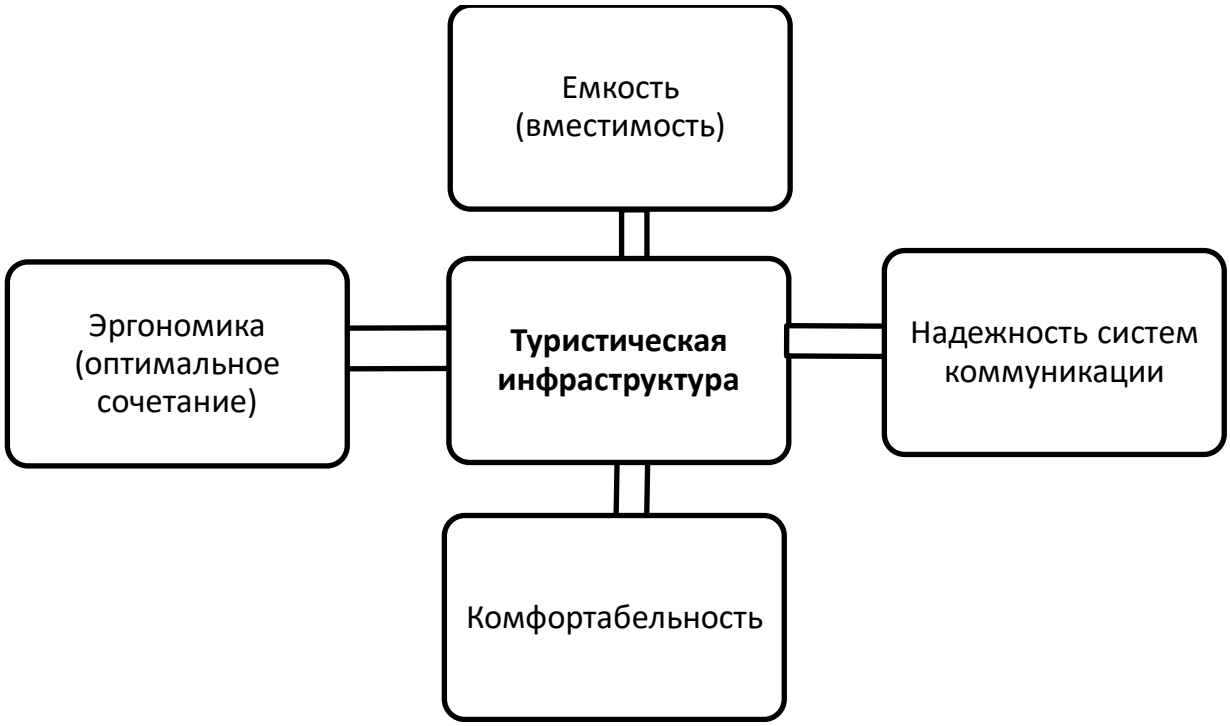

Рис. 6. **Базовые задачи текущего периода в процессе планировки и строительства транспортно-инфраструктурных объектов туриндустрии**

1) растет долговая нагрузка на бюджет страны или муниципалитета в результате необходимости выпуска государственных и муниципальных облигаций под строительство транспортно-инфраструктурных объектов туриндустрии, погашение и долговое обслуживание которых может растягиваться на длительный период;

2) объекты туриндустрии конкурируют с другими видами и формами инфраструктурного строительства за ограниченные бюджетные средства и инвестиции частного сектора, т.е. относятся к классу альтернативных издержек, связанных с принятием решения по конкретному проекту;

3) многие объекты туриндустрии не приносят дохода, вызывают большие убытки в случае допущения ошибок при выборе местоположения, например торгово-развлекательных центров, привлекательность которых зависит от удаленности от плотно населенного пункта или наличия конкурирующих объектов в равной удаленности, поэтому часто на поддержание таких проектов требуются дополнительные средства и новые идеи привлечения интереса и людей;

4) существенная доля прибыли от эксплуатации объектов туриндустрии приходится на частный бизнес, малые и средние предприятия, поэтому государство стремится к минимизации своего участия в субсидиях и инвестициях на их строительство;

5) конкурентоспособность транспортно-инфраструктурных объектов туриндустрии требует большого внимания и затрат, поскольку в данном районе может находиться альтернативный объект, который может отвлечь часть клиентов, что предполагает дополнительные расходы на рекламу, маркетинг и т.д.

Как правило, мелкомасштабными являются развлекательные и выставочные центры, построенные на деньги частных компаний, по сравнению с государственными инвестициями, на основе которых создаются крупномасштабные проекты. Также многие транспортно-инфраструктурные объекты туриндустрии, находящиеся в зоне интересов частного бизнеса, могут быть построены в центрах скопления аналогичных альтернативных аттракционов, и это обстоятельство в определенной мере и степени снижает желание — создавать новые проекты в непосредственной близости.

Транспортное сообщение и коммуникации (аэропорты, автомобильные и железные дороги, интернет) являются важнейшими элементами обеспечения деятельности и конкурентоспособности предприятий туриндустрии. Чаще всего расходы на их предоставление берет на себя федеральный или республиканский, или областной бюджет, за редкими исключениями участия частного бизнеса из крупных развивающихся стран, например Китая, в других развитых и развивающихся странах. Тем не менее необходимый ремонт и обслуживание транспортно-инфраструктурных объектов туриндустрии без участия государства, республик, муниципалитетов могут получать недостаточное финансирование, что обрекает их на стагнацию и постепенную деструкцию.

Гостиничный бизнес практически полностью находится в руках частных лиц, во многих примерах нерезидентов. Поэтому большая часть расходов на ремонт и обновление отелей осуществляется за счет средств частных акционеров, хотя в определенных, как правило, депрессивных, регионах государство может выдавать гранты на указанные цели, поскольку там необходимо стимулировать экономический рост для выравнивания развития национальной экономики в целом, а также преодоления последствий коронакризиса.

В отрасли туристического сопровождения, где достаточно велики капиталовложения и барьеры для входа, как правило, высоки, имеют место слияния и поглощения, а также стратегические альянсы, которые могут быть привязаны к программам укрепления брендов и репутации. Слияния, поглощения, альянсы становятся важным механизмом выживания туриндустрии в условиях пандемии благодаря сопряжению усилий, конкурентных преимуществ и их синергии. Стратегические альянсы предприятий сферы туриндустрии могут быть представлены в следующих видах:

1) альянсы в рамках одной отрасли, например, между авиалиниями;

2) альянсы в рамках одних и тех же географических пространств;

3) альянсы между разными секторами, такими как авиалинии и гостиницы.

Стратегические альянсы обеспечивают прибыль как для самих интегрирующих предприятий, так и для потребителей. Первые получают выгоду в результате экономии от масштаба производства и более широких возможностей предлагать широкий ассортимент продукции своим клиентам, которые, в свою очередь, могут выбирать среди большего количества предложений, а также покупать их по сниженным ценам.

Одними из первых стратегические альянсы начали формировать авиакомпании. Так, Группа *Qualiflyer* включает в себя:

1) 25 авиалиний (в том числе *Sabena, Swissair, TAP Air Portugal, Austrian Airlines, All Nippon Airlines, Chathay Pacific, Qantas, US Airways*);

2) 19 гостиничных групп;

3) 5 компаний по аренде автомобилей;

4) магазины «дьюти-фри» в аэропортах;

5) телекоммуникационную компанию.

В целом, в мировой экономике насчитывается пять крупных авиационных альянсов, а именно: *Air France/Delta, One World, Qualiflyer, Wings* и *Star Alliance*. Перечисленные альянсы часто критикуют по следующим причинам:

1) они прибегают к искусственному сокращению числа конкурентов с целью оптимизации уровня издержек, например, авиакомпания А перестает летать по маршруту, где действует авиакомпания Б. Данный полет будет продолжать функционировать под отдельными специальными кодами обеих авиакомпаний, но фактически на этой линии работает только авиакомпания А и ее персонал сотрудников. Если стандарты качества предоставляемых услуг авиакомпанией А ниже соответствующих стандартов авиакомпании Б, появятся недовольные клиенты, которые будут чувствовать себя ущемленными;

2) эти мегаальянсы препятствуют развитию мелких независимых авиакомпаний, что тормозит развитие конкурентных процессов в отрасли. В конечном счете, такая ситуация может привести к сокращению выбора для клиентов, поскольку мелкие фирмы вытесняются с рынка.

Следует отметить, что ни объекты рекреации, ни площадки проведения туристических мероприятий пока практически не прибегают к использованию стратегических альянсов. Также они мало применяются в сфере посреднического бизнеса, где ниже барьеры для вступления в отрасль и более эффективным инструментов являются слияния и поглощения.

Как и все отрасли бизнеса, маркетинг предполагает поиск и удовлетворение потребностей целевого рынка. Для решения этих задач необходимы маркетинговые исследования, где требуется высокая степень

стандартизации статистических баз данных, относящихся к индустрии туристического сопровождения в различных странах.

Существуют также проблемы, связанные с получением свежих, обновленных, достоверных данных о количестве туристов, которые посещают конкретные объекты рекреации, или о рынке мотивационного туризма в конкретной стране. Эта ситуация отчасти отражает сложности, связанные с определением указанных рынков и групп клиентов. При этом существует и относительное нежелание государства инвестировать финансовые ресурсы в исследовательские проекты.

По мере уменьшения барьеров, препятствующих развитию туризма, например, визовый режим, проблемы маркетинговых исследований только усложняются ввиду отсутствия институтов, ответственных за сбор первичной информации. Только в странах с жестким визовым контролем можно получить достоверные данные о количестве приезжающих туристов.

Если конкретное туристическое событие предполагает наличие транспортных услуг в общем пакете, и даже если эти услуги не включены в турпакет, организаторы подобных мероприятий должны иметь в виду следующие важные особенности деятельности в условиях пандемии:

1) железнодорожные и авиакомпании, как правило, работают по собственной системе тарифов, которая также может учитывать ситуации, при которых организаторы туристических мероприятий, наверняка, будут пытаться рекламировать свои услуги в разнообразных материалах маркетингового характера. В свою очередь, транспортные компании могут быть заинтересованы в рекламе организаторов туристических мероприятий, поскольку одновременно с рекламой своих продуктов они продвигают на рынок транспортные услуги конкретных транспортных предприятий;

2) в случае организации транспортного сопровождения следует иметь в виду задержки в пути. Поэтому организаторам туристических мероприятий следует учитывать при планировании отклонения от установленного расписания, определяемые многими обстоятельствами, не зависящими от первых, чтобы задержки по времени не привели к срыву туристического мероприятия, как в ситуации пандемии;

3) организаторам туристических мероприятий также следует учитывать существование как минимум пяти видов потребностей в транспортных услугах со стороны клиентов, а именно:

а) от места жительства участника мероприятия до аэропорта или железнодорожной станции;

б) от аэропорта страны или региона базирования участника туристического мероприятия до аэропорта или железнодорожной станции страны или региона назначения;

в) от аэропорта или железнодорожной станции места назначения до места размещения в гостинице;

г) от гостиницы места назначения до места проведения туристического мероприятия;

д) от гостиницы места назначения и/или места проведения туристического мероприятия до других мест проведения досуга, включая аттракционы, тематические парки, культурные достопримечательности, магазины и т.д. с учетом выполнения мер и требований социального дистанцирования.

Литература

1. Волкова, Т. А. Туристские кластеры как пространственные модели организации туристско-рекреационной деятельности (на примере черноморского побережья Краснодарского края) / Т. А. Волкова [и др.] // Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. — 2017. — № 133. — С. 682—696.
2. Богомолова, Н. Ю. Городское развитие // Модуль для повышения квалификации муниципальных служащих. — Иркутск, 2008.
3. Водорезов, А. В. Географические и геоэкологические исследования в решении региональных экологических проблем // Материалы Всероссийской научно-практической конференции. — Рязань, 2017.
4. Гончиков, Ц. Д. Устойчивое развитие в Восточной Азии: актуальные эколого-географические и социально-экономические проблемы // Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 30-летию высшего географического образования и 60-летию фундаментальной географической науки в Бурятии / под редакцией Ц. Д. Гончикова. — Улан-Удэ, 2018.
5. Медяник, Н. В. Проблемы и перспективы управления развитием сферы рекреации и туризма в СКФО / Н. В. Медяник, И. С. Штапова. — Пятигорск, 2014.
6. Шильченко, Т. Н. Концепция кластерного развития туристической отрасли в регионах России (обзор материалов по отдельным регионам РФ и ЮФО) // Вестник Таганрогского института управления и экономики. — 2019. — № 1 (29). — С. 36—43.
7. Шляхова, П. С. Современное состояние и перспективы развития туризма в республике Крым / П. С. Шляхова, Е. А. Матушевская // В сборнике: Современные проблемы развития экономики и управления в регионе (в условиях цифровой трансформации) // Материалы XI Международной научно-практической конференции. — Пермь, 2018.
8. Шляхова, П. С. Туристический кластер Крыма: современное состояние и перспективы развития / П. С. Шляхова, Е. А. Матушевская // Крымский научный вестник. — 2018. — № 3 (20). — С. 15—23.

References

1. Volkova, T. A. Turistskiye klastery kak prostranstvennyye modeli organizatsii turistsko-rekreatsionnoy deyatel'nosti (na primere chernomorskogo poberezh'ya Krasnodarskogo kraya) [Tourist clusters as spatial models of organizing tourist and recreational activities (on the example of the Black Sea coast of the Krasnodar Territory)]/ T. A. Volkova [i dr.] // Politematicheskiy setevoy elektronnyy nauchnyy zhurnal Kubanskogo gosudarstvennogo agrarnogo universiteta. — 2017. — № 133. — S. 682—696.

2. Bogomolova, N. YU. Gorodskoye razvitiye [Urban development] // Modul' dlya povysheniya kvalifikatsii munitsipal'nykh sluzhashchikh. — Irkutsk, 2008.
3. Vodorezov, A. V. Geograficheskiye i geoekologicheskiye issledovaniya v reshenii regional'nykh ekologicheskikh problem [Geographic and geoecological research in solving regional environmental problems] // Materialy Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Ryazan', 2017.
4. Gonchikov, TS. D. Ustoychivoye razvitiye v Vostochnoy Azii: aktual'nyye ekologo-geograficheskiye i sotsial'no-ekonomicheskiye problemy [Sustainable development in East Asia: topical ecological-geographical and socio-economic problems] // Materialy Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, posvyashchennoy 30-letiyu vysshego geograficheskogo obrazovaniya i 60-letiyu fundamental'noy geograficheskoy nauki v Buryatii / pod redaktsiyey TS. D. Gonchikova. — Ulan-Ude, 2018.
5. Medyanik, N. V. Problemy i perspektivy upravleniya razvitiyem sfery rekreatsii i turizma v SKFO [Problems and prospects of management of the development of the sphere of recreation and tourism in the North Caucasus Federal District]/ N. V. Medyanik, I. S. Shtapova. — Pyatigorsk, 2014.
6. Shil'chenko, T. N. Kontseptsiya klasternogo razvitiya turisticheskoy otrasli v regionakh Rossii (obzor materialov po otdel'nym regionam RF i YUFO) [TN The concept of cluster development of the tourism industry in the regions of Russia (review of materials for individual regions of the Russian Federation and the Southern Federal District)]// Vestnik Taganrogskogo instituta upravleniya i ekonomiki. — 2019. — № 1 (29). — S. 36—43.
7. Shlyakhova, P. S. Sovremennoye sostoyaniye i perspektivy razvitiya turizma v respublike Krym [Current state and prospects of tourism development in the Republic of Crimea] / P. S. Shlyakhova, Ye. A. Matushevskaya // V sbornike: Sovremennyye problemy razvitiya ekonomiki i upravleniya v regione (v usloviyakh tsifrovoy transformatsii) // Materialy XI Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Perm', 2018.
8. Shlyakhova, P. S. Turisticheskiy klaster Kryma: sovremennoye sostoyaniye i perspektivy razvitiya [Tourist cluster of Crimea: current state and development prospects]/ P. S. Shlyakhova, Ye. A. Matushevskaya // Krymskiy nauchnyy vestnik. — 2018. — № 3 (20). — S. 15—23.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 656.13:681.322

© Гундерич Галина Альбертовна
— кандидат технических наук, доцент кафедры уголовного процесса, криминалистики и участия прокурора в уголовном судопроизводстве Крымского юридического института (филиала) Университета прокуратуры Российской Федерации
lomach_a@mail.ru

© Латышева Елена Владимировна
— доктор исторических наук, профессор, заведующая кафедрой документоведения и архивоведения Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского
elenakfu@yandex.ru

Роль и перспективы искусственного интеллекта в сфере документооборота транспортных организаций

Аннотация. В статье рассматривается роль искусственного интеллекта в документообороте и архивном деле в государственных и иных структурах Российской Федерации. Проведена попытка анализа изданных работ по теме исследования. Рассмотрены положения Национальной стратегии развития искусственного интеллекта на период до 2030 года, утвержденной Указом Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации». Отражены подходы в реализации систем искусственного интеллекта. Освещены вопросы цифровизации органов прокуратуры. Уделено внимание вопросу о внедрение в деятельность российских министерств и федеральных служб технологий искусственного интеллекта. Спектр юридических проблем, возникающих в связи с использованием технологий искусственного интеллекта, очень широк. По этой причине представляется целесообразным изучить положения Федерального закона от 24 апреля 2020 г. № 123-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации — городе федерального значения Москве и

внесении изменений в статьи 6 и 10 Федерального закона “О персональных данных”» и проанализировать их для практического использования. Очерчены перспективы применения искусственного интеллекта в сфере документооборота.

Ключевые слова: искусственный интеллект; документооборот; архивное дело; цифровизация органов прокуратуры; проблемы внедрения технологий искусственного интеллекта; конфиденциальность данных; функционирование технологии больших данных; интеллектуальная собственность; перспективы искусственного интеллекта.

© Galina Al. Gunderich
— Candidate of Technical Sciences, associate professor
of the department of criminal procedure, criminalistics and prosecutor’s
participation in criminal proceedings of the Crimean Law Institute (branch)
of the University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation

© Elena V. Latysheva
— Doctor of Historical Sciences, professor, head of the department
of documentation and archives of the Crimean Federal University
named after V.I. Vernadsky

The role and prospects of artificial intelligence in the field of document flow of transport organizations

Abstract. The current paper has studied the role of artificial intelligence in document flow and archives in government and other structures of the Russian Federation. There has been made an attempt to analyze the published works on the research. There have been considered the provisions of the National Strategy for the Development of Artificial Intelligence for the Period up to 2030, approved by the Decree of the President of the Russian Federation of October 10, 2019 No. 490 “On the Development of Artificial Intelligence in the Russian Federation”. There have been analyzed the approaches to the implementation of artificial intelligence systems. There has been paid much attention to the issues of digitalization of the prosecutor's office, and to the issue of introducing artificial intelligence technologies into the activities of Russian ministries and federal services. The range of legal problems arising in connection with the use of artificial intelligence technologies is very wide. For this reason, it seems appropriate to study the provisions of the Federal Law of April 24, 2020 No. 123-FZ “On conducting an experiment to establish special regulation in order to create the necessary conditions for the development and implementation of artificial intelligence technologies in the constituent entity of the Russian Federation: in the city of federal significance Moscow and

amendments to Articles 6 and 10 of the Federal Law “On Personal Data” and analyze them for practical use. There have been determined the prospects for the use of artificial intelligence in the field of document flow.

Keywords: artificial intelligence; document flow; archives; digitalization of the prosecutor's office; problems of introducing artificial intelligence technologies; confidentiality of data; functioning of big data technology; intellectual property; prospects of artificial intelligence.

Развитие информационных и телекоммуникационных технологий приводит к тому, что человек повсеместно встречается с различного рода информацией. В настоящее время наблюдается активный переход от бумажного документооборота к электронному, который используется как в государственных, так и в частных структурах. Система электронного документооборота (далее — СЭД) значительно ускоряет скорость обмена информацией, обеспечивает экономию средств и предусматривает возможность применения технологий искусственного интеллекта для обработки электронных документов.

Проблемам применения информационных технологий в различных сферах деятельности и на практике посвящено достаточное количество научных работ. Например, заслуживает внимания статья В. Д. Чуракова, посвященная различным аспектам использования информационных технологий в юридической науке и практике, в ней детально рассматривается текущее состояние технологий и перспективы их применения в юридических исследованиях, примеры необходимых изменений нормативной правовой базы. Автор приходит к выводу, что для практиков внедрение IT-технологий может повлечь существенное сокращение временных издержек на выполнение какой-либо рутинной задачи, возможно сокращение сотрудников, функционал которых может быть заменен автоматизированными механизмами. К таким задачам могут быть отнесены составление типовых исков, оформление стандартных приказов и т. д. [12] Вопросам управления документами в контексте развития цифровой экономики уделяет пристальное внимание М. В. Ларин, он отмечает ряд немаловажных проблем и приходит к выводу, что действующий закон в целом не содержит необходимого и достаточного объема норм, регулирующих функционирование электронных документов в делопроизводстве и архивном деле. Ученый призывает к обновлению закона об архивном деле, поскольку в современном виде он не соответствует курсу государства на всестороннее применение цифровых технологий и обеспечение взаимодействия различных информационных систем, поддерживающих жизненный цикл документа [5].

Вопросы применения искусственного интеллекта как стратегического инструмента совершенствования публичного управления и

экономического развития освещены в работе И. И. Кружковой и А. В. Якушиной, в выводах они утверждают, что внедрение искусственного интеллекта на службу государственного и муниципального управления возможно там, где искусственный интеллект будет выполнять несложные и продуктивные задачи, такие как упрощение документооборота и повышение точности прогнозов [4]. Характеристике систем искусственного интеллекта и систем электронного документооборота, применяющихся в сфере закупок, посвящено исследование М. С. Дмитриевой и А. И. Дмитриева [1]. Особенностям цифровизации юриспруденции в Российской Федерации через сферы применения искусственного разума в юридической деятельности, с описанием зарубежного опыта организации электронного документооборота, посвящена работа А. А. Сапожникова. Автор приходит к выводу о необходимости использования искусственного интеллекта в юридической практике [11]. Как мы видим, тема исследования современна и актуальна, неоднократно обращала на себя внимание исследователей, но явно вопросы документооборота в данном контексте слабо проработаны, также мало информации касательно архивной отрасли.

Национальная стратегия развития искусственного интеллекта на период до 2030 года, утвержденная Указом Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации», ставит перед юридической наукой задачу по адаптации всей системы правового регулирования к изменяющимся условиям, в частности, в том, что касается взаимодействия человека с искусственным интеллектом. Данный правовой акт содержит основные понятия и принципы развития использования технологий искусственного интеллекта (защита прав и свобод человека, технологический суверенитет, разумная бережливость и т. д.). Указ призван регулировать общественные отношения, которые возникают в связи с развитием и использованием искусственного интеллекта, включая выработку соответствующих этических правил взаимодействия его с человеком.

В соответствии с Указом искусственный интеллект — это комплекс технологических решений, позволяющий имитировать когнитивные функции человека (включая самообучение и поиск решений без заранее заданного алгоритма) и получать при выполнении конкретных задач результаты, сопоставимые, как минимум, с результатами интеллектуальной деятельности человека [http://www.kremlin.ru/acts/bank/44731]. Комплекс технологических решений включает в себя информационно-коммуникационную инфраструктуру, программное обеспечение (в том числе в котором используются методы машинного обучения), процессы и сервисы по обработке данных и поиску решений.

Кроме того, на данный момент действует федеральный проект «Цифровое государственное управление» в рамках государственного

проекта «Цифровая экономика Российской Федерации», который выделяет основные направления деятельности:

а) внедрение цифровых технологий и платформенных решений в сферы государственного управления и оказания государственных услуг, в том числе в интересах населения и субъектов предпринимательства;

б) разработка и внедрение национального механизма осуществления согласованной политики государств — членов Евразийского экономического союза при реализации планов в области развития цифровой экономики.

При введении данного проекта была поставлена цель оптимизации выполнения контрольно-надзорных функций, сокращения расходов на содержание аппарата управления, а также улучшения предоставления государственных и муниципальных услуг и др.

Цифровизация органов прокуратуры — это часть программы «Цифровая экономика», которую Правительство РФ утвердило летом 2017 г. Так, Генеральная прокуратура РФ планирует к 2025 г. внедрить инструменты «мягкого искусственного интеллекта» (*Soft AI*), а также обработки больших массивов данных (*Big Data*).

Проект предполагает внедрение других перспективных технологий: автоматическое выявление нарушений, удаленный доступ к информационным системам для работников прокуратуры, а также появление «объективной, полной и достоверной информации о состоянии преступности и результатах борьбы с ней».

В рамках реализации программы «Цифровая экономика» семь федеральных ведомств подготовили проекты по внедрению искусственного интеллекта в работу своих служб. Органами власти были разработаны планы мероприятий по внедрению технологий искусственного интеллекта в свою работу с августа 2020 г. Представленные проекты направлены на ускорение выполнения государственных функций и на снижение трудозатрат. Часть ведомств также предложили решения, которые будут ускорять внедрение искусственного интеллекта в отраслевые компании.

Государство постепенно становится платформой, где все оцифровано. Технологии искусственного интеллекта могут использоваться для выбора государственных услуг, необходимых для различных платежных систем, для идентификации граждан.

Также искусственный интеллект может пригодиться при формировании кадрового резерва, возможно при планировании карьеры обучающегося через введение в образовательных организациях электронного портфолио для представления результатов достижений студентов работодателям, а также мониторинга трудоустройства выпускников [9], для обеспечения кибербезопасности, в управлении городским и дорожным хозяйством, жилищно-коммунальным хозяйством и др. Одним из плюсов внедрения

искусственного интеллекта в работу государственных органов может стать снижение документооборота и ускорение предоставления услуг.

В реализации систем искусственного интеллекта при переходе от бумажного документооборота к электронному выделяют два подхода: восходящий и нисходящий [https://www.itweek.ru/ecm/article/detail.php?ID=199260].

Нисходящий подход характеризуется тем, что позволяет смоделировать в компьютерной системе высокоуровневые психологические процессы, происходящие в сознании человека. Такие технологии семантической обработки текста и выделения отдельных смысловых частей применяются не только для автоматического поиска атрибутов (метаданных) в документах, но и для решения других задач, например: интеллектуального поиска документов не на основе синтаксического анализа (наличия тех или иных лексических конструкций и их вариаций в тексте), а на основе смысла поискового запроса; для задач автоматической классификации потока входящих документов: например, для определения места хранения или запуска тех или иных процессов их обработки и т. д.

Сущность восходящего подхода заключается в моделировании интеллекта на основе нейронных сетей, аналогов его биологических структурных элементов, и реализации механизмов машинного обучения.

В настоящее время искусственный интеллект используется в целях интеллектуального поиска документа, автоматической классификации и автоматического извлечения атрибутов (метаданных) из текста документов.

Технологии искусственного интеллекта используются для автоматизации операций в области документооборота [10]. В качестве примера можно привести следующие способы их использования:

1) автоматическое создание заданий или определение процесса обработки документов — используется в обработке поступивших в информационную систему данных, например, по сообщениям электронной почты с определением ответственных исполнителей, сроков исполнения или параметров обрабатывающего их процесса;

2) обработка обращений граждан в установленные сроки — позволяет избавить сотрудников от большого количества работы по их обработке, так как подразумевает наличие типовых ответов и перенаправление в органы, уполномоченные рассматривать данные обращения;

3) поиск документов.

В рамках Национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» издан Федеральный закон от 24 апреля 2020 г. № 123-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации — городе федерального значения Москве и внесении изменений в статьи 6 и 10 Федерального закона “О персональных данных”».

Данный Закон регулирует условия разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта, а также возможность дальнейшего использования результатов их применения. Кроме того, им создается экспериментальная правовая система на следующие пять лет. Одновременно планируется введение аналогичных правовых систем в других субъектах РФ.

Внедрение искусственного интеллекта в оборот при любых обстоятельствах сопровождается рядом юридических проблем.

Среди актуальных проблем правового регулирования, которые возникают при использовании технологий искусственного интеллекта, можно выделить следующие:

1) конфиденциальность данных;
2) безопасность и ответственность;
3) функционирование технологии больших данных;
4) интеллектуальная собственность;
5) этический аспект.

Основным компонентом искусственного интеллекта являются данные, поскольку именно их большое количество позволяет системе совершенствоваться и принимать решения самостоятельно. По этой причине Федеральный закон от 24 апреля 2020 г. № 123-ФЗ необходимо анализировать отдельно на предмет соблюдения законодательства о персональных данных.

В соответствии с п. 9 ст. 5 Закона обработка персональных данных, т.е. любые действия (операции), совершаемые с персональными данными (с использованием средств автоматизации или без использования таких средств), для исследовательских целей осуществляется только с условием обязательного их обезличивания.

Кроме того, ст. 7 Закона дополняет норму указанием, что обработка таких персональных данных осуществляется с целью повышения эффективности государственного или муниципального управления. Также законодателем расширяются условия обработки персональных данных, которые касаются расовой, национальной принадлежности, политических взглядов, религиозных или философских убеждений, состояния здоровья, интимной жизни, поскольку такие категории персональных данных имеют особый правовой статус из-за возможности возникновения особо негативных последствий для субъекта в случае нарушения условий их обработки.

Как указывалось ранее, еще одной острой проблемой в применении технологий искусственного интеллекта является проблема безопасности. При использовании информационных технологий в деятельности государственных и иных структур возникают такие проблемы, как взлом паролей, что ставит под угрозу важную информацию пользователя, предприятия или государственного органа, а также внедрение различных типов вредоносных программ, перехват данных в сетях.

Искусственный интеллект — технология, которая должна обнаруживать угрозы и автоматически предпринимать необходимые действия для их устранения и предотвращения.

Большие данные (*big data*) — это топливо для искусственного интеллекта, то, что обучает искусственный интеллект, который становится все более и более мощным, и то, к чему в конечном итоге применяются системы искусственного интеллекта для достижения истинного понимания. Чем больше такие системы могут использовать данные, тем выше их интеллект и разрушительный потенциал. Несмотря на то что искусственный интеллект как концепция существует уже более 50 лет, отсутствие структурированных данных для большей части его диапазона и вычислительные ограничения сдерживают его развитие.

Особое место среди правовых проблем занимают вопросы регулирования интеллектуальной собственности, созданной с использованием технологий искусственного интеллекта. К ним относятся правосубъектность искусственного интеллекта и правовой статус объектов, созданных искусственным интеллектом. На данный момент проблема интеллектуальной собственности не может быть решена на уровне государственных органов РФ, так как отсутствует единый подход к регулированию интеллектуальной собственности в сфере искусственного интеллекта как в Российской Федерации, так и в зарубежных странах.

Важным аспектом является этический вопрос применения технологий искусственного интеллекта. Он заключается в том, что искусственный интеллект внедряется в частную жизнь людей, а также имеет потенциальную возможность заменить работников и сократить количество рабочих мест, особенно это касается профессий с высокой степенью однородности деятельности. Однако ученые считают, что данная проблема не вызывает особой опасности, потому как технологический прогресс сопровождал человечество на протяжении всего его развития и всеобщее внедрение искусственного интеллекта не приведет к вышеперечисленным последствиям.

В рамках цифровизации документооборота применение искусственного интеллекта открывает следующие перспективы [2]: выявление типовых форм обработки документов, автоматический нормоконтроль, предупреждение нарушения установленных сроков, активизация процессов в ходе их исполнения, поиск типовых ответов, автоматический контроль соблюдения регламентов использования документов и многое другое, что повлечет за собой модернизацию системы подготовки специалистов [6].

Важно отметить и возможности, открывающиеся перед исследователями при работе с архивными документами [8] или редкими и ценными изданиями [7], и здесь мы наблюдаем многоаспектность внедрения данных технологий. С одной стороны, создание фондов пользования оцифрованных архивных документов с удаленным доступом,

а с другой — создание возможности персонального подбора материала для исследования не в одной базе регионального архива, а всей системы. Редкие и ценные изданиям могут с помощью искусственного интеллекта проходить электронную обработку (восстановление утраченного), систематизироваться и индивидуально подбираться под задачи исследования.

Таким образом, перспективы применения искусственного интеллекта в сфере документооборота велики, и возможно предположить, что по мере совершенствования технологий будут появляться все новые способы его применения.

Искусственный интеллект также активен в сфере архивного дела, что проявляется в информатизации архивов, создании архивных сайтов, возможности дистанционно работать с документами, создавать электронные архивы для хранения информации.

Электронные архивы на данный момент приобретают широкое применение в сфере архивного хранения документов [3]. Создание и использование архивов электронных документов обеспечивает сохранение значительной части источников отечественной истории новейшего времени, а также предоставляет возможность существенно сократить время на поиск и обработку информации.

Положительными сторонами внедрения электронных архивов является снижение затрат на хранение документов, уменьшение потребности в выдачи подлинников документов, снижение копировальных работ, а также упрощение переноса документов из оперативного в архивное хранение.

Таким образом, хочется отметить, что использование искусственного интеллекта в документообороте и архивном деле положительно сказывается на работе и взаимодействии учреждений. А положения Национальной стратегии развития искусственного интеллекта на период до 2030 года должны стимулировать развитие и внедрение данных технологий в системы как минимум государственных учреждений, в органы прокуратуры и иные структуры. Безусловно, мы наблюдаем перспективы применения искусственного интеллекта в сфере документооборота, архивного хранения и использования документов.

Литература

1. Дмитриева, М. С. Искусственный интеллект и системы электронного документооборота в управлении закупками / М. С. Дмитриева, А. И. Дмитриев // Вестник Юридического института МИИТ. — 2020. — № 2 (30). — С. 83—89.
2. Жилин, В. В. Искусственный интеллект в системах хранения данных / В. В. Жилин, О. А. Сафарьян // Advanced Engineering Research. — 2020. — №2. — С. 78—85.
3. Жилинская, В. В. Цифровой поворот в развитии документоведения и архивоведения // Academy. — 2020. — №6 (57). — С. 15—21.

4. Кружкова, И. И. Использование искусственного интеллекта в публичном управлении / И. И. Кружкова, А. В. Якушина // В сборнике: Управление кадровой политикой и современные требования к персоналу: Профессиональные стандарты и деятельность кадровых служб. Материалы Межрегиональной научно-практической конференции / ответственный редактор В. М. Быченков. — Москва, 2019.
5. Ларин М. В., Актуальные вопросы взаимодействия в сфере управления документами в цифровой экономике // Управление документами в цифровой экономике: проблемы взаимодействия: Материалы II Международной научно-практич. конф. 6 ноября 2019 г. — Москва : РГГУ, 2019.
6. Латышева, Е. В. Подготовка документоведов, информационных аналитиков — насущная потребность информационного общества // Научный вестник Крыма. — 2017. — № 1 (6).
7. Латышева, Е. В. Применение цифровых компьютерных технологий при работе с редкими и ценными изданиями // Крымский архив. — 2018. — № 1 (28). — С. 31—35.
8. Латышева Е. В. Работа по оцифровке документов и созданию фонда пользования в Государственном архиве Республики Крым // Отечественные архивы. 2019. № 6. — С. 44—48.
9. Латышева, Е. В. Электронное портфолио как составная часть технологии карьерного продвижения обучающегося / Е. В. Латышева, Е. В. Губанова // Научный вестник Крыма. — 2016. — № 5 (5).
10. Миронова, Н. Г. Цифровизация и документационное обеспечение управления в России / Н. Г. Миронова, А. В. Садыкова // Форум молодежной науки. — 2020. — №6. — С. 25—29.
11. Сапожников, А. А. Будущее искусственного интеллекта в юриспруденции // Проблемы управления, экономики, политики и права в глобализирующемся мире : сборник докладов Фестиваля науки ЮРИУ РАНХиГС. — Москва, 2019.
12. Чураков, В. Д. Актуальные вопросы применения информационных технологий в юридической науке и практике // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. — 2020. — № 1. — С. 101—113.

References

1. Dmitriyeva, M. S. Iskusstvennyy intellekt i sistemy elektronnogo dokumentooborota v upravlenii zakupkami [Artificial intelligence and electronic document management systems in procurement management] / M. S. Dmitriyeva, A. I. Dmitriyev // Vestnik Yuridicheskogo instituta MIIT. — 2020. — № 2 (30). — S. 83—89.
2. Zhilin, V. V. Iskusstvennyy intellekt v sistemakh khraneniya dannykh [Artificial intelligence in data storage systems]/ V. V. Zhilin, O. A. Safar'yan // Advanced Engineering Research. — 2020. — №2. — S. 78—85.
3. Zhilinskaya, V. V. Tsifrovoy povorot v razvitii dokumentovedeniya i arkhivovedeniya [Digital turn in the development of records management and archival science]// Academy. — 2020. — №6 (57). — S. 15—21.
4. Kruzhkova, I. I. Ispol'zovaniye iskusstvennogo intellekta v publichnom upravlenii [The use of artificial intelligence in public administration]/ I. I. Kruzhkova, A. V. Yakushina // V sbornike: Upravleniye kadrovoy politikoy i sovremennyye trebovaniya k personalu: Professional'nyye standarty i deyatel'nost' kadrovykh sluzhb. Materialy Mezhregional'noy nauchno-prakticheskoy konferentsii / otvetstvennyy redaktor V. M. Bychenkov. — Moskva, 2019.
5. Larin M. V., Aktual'nyye voprosy vzaimodeystviya v sfere upravleniya dokumentami v tsifrovoy ekonomike [Topical issues of interaction in the field of document

management in the digital economy]// Upravleniye dokumentami v tsifrovoy ekonomike: problemy vzaimodeystviya: Materialy II Mezhdunarodnoy nauchno-praktich. konf. 6 noyabrya 2019 g. — Moskva : RGGU, 2019.
6. Latysheva, Ye. V. Podgotovka dokumentovedov, informatsionnykh analitikov — nasushchnaya potrebnost' informatsionnogo obshchestva [Preparation of document managers, information analysts - an urgent need of the information society]// Nauchnyy vestnik Kryma. — 2017. — № 1 (6).
7. Latysheva, Ye. V. Primeneniye tsifrovykh komp'yuternykh tekhnologiy pri rabote s redkimi i tsennymi izdaniyami [Application of digital computer technologies when working with rare and valuable publications]// Krymskiy arkhiv. — 2018. — № 1 (28). — S. 31—35.
8. Latysheva Ye. V. Rabota po otsifrovke dokumentov i sozdaniyu fonda pol'zovaniya v Gosudarstvennom arkhive Respubliki Krym [Work on the digitization of documents and the creation of a fund for use in the State Archives of the Republic of Crimea]// Otechestvennyye arkhivy. 2019. № 6. — S. 44—48.
9. Latysheva, Ye. V. Elektronnoye portfolio kak sostavnaya chast' tekhnologii kar'yernogo prodvizheniya obuchayushchegosya [Electronic portfolio as an integral part of the technology of career advancement of a student]/ Ye. V. Latysheva, Ye. V. Gubanova // Nauchnyy vestnik Kryma. — 2016. — № 5 (5).
10. Mironova, N. G. Tsifrovizatsiya i dokumentatsionnoye obespecheniye upravleniya v Rossii [Digitalization and documentation support of management in Russia]/ N. G. Mironova, A. V. Sadykova // Forum molodezhnoy nauki. — 2020. — №6. — S. 25—29.
11. Sapozhnikov, A. A. Budushcheye iskusstvennogo intellekta v yurisprudentsii [The future of artificial intelligence in jurisprudence]// Problemy upravleniya, ekonomiki, politiki i prava v globaliziruyushchemsya mire : sbornik dokladov Festivalya nauki YURIU RANKhiGS. — Moskva, 2019.
12. Churakov, V. D. Aktual'nyye voprosy primeneniya informatsionnykh tekhnologiy v yuridicheskoy nauke i praktike [Topical issues of the application of information technologies in legal science and practice]// Zhurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya. — 2020. — № 1. — S. 101—113.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.763:656:005.932

© Кобзева Екатерина Ивановна
— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Теория права, история права и международное право» Российского университета транспорта (МИИТ)

© Ушакова Екатерина Владимировна
— кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин Московского финансового-юридического факультета (МФЮА), заместитель председателя Московской коллегии адвокатов «Виктория», адвокат
ushakova19@mail.ru

© Ткаченко Дмитрий Геннадьевич
— юрист общества с ограниченной ответственностью ООО «Фирма социальных инноваций»
dmitriyforest1985@gmail.com

Внедрение и совершенствование правового регулирования цифровых технологий в транспортную систему Российской Федерации

Аннотация. Современное развитие государственности Российской Федерации и успешность социально-экономических преобразований в стране в значительной степени зависят от развития транспорта, роль которого является связующей как между субъектами государства, так и между хозяйственными объектами экономической деятельности. Расширение практического внедрения цифровых технологий во всех сферах жизни, включая транспорт и транспортные коммуникации, инфраструктуру обеспечения безопасности транспортных коммуникаций, порождает у государства необходимость разрабатывать административно-правовой механизм для правового регулирования в области внедрения цифровых технологий. В настоящее время цифровые технологии используются в качестве инструмента для обеспечения безопасности

дорожного движения. В то же время записи, сделанные посредством цифровых технологий, служат доказательством факта совершения правонарушений в ходе движения транспорта. В статье показано внедрение цифровых технологий в проведение технического контроля автомобильного транспорта для его безопасного функционирования в течение эксплуатации на автомобильных дорогах. Рассматривается внедрение баз данных для защиты прав инвалидов как водителей и пассажиров автомобильного транспорта. Использование цифрового банкинга и специализированных карт оплаты проезда стали новым элементом реальности, из-за чего возникла необходимость совершенствования административно-правового механизма в регулировании оплаты проезда, обеспечения безопасности данных. Внедрение цифровых технологий стало серьезным совершенствованием защиты прав инвалидов, кто может подавать документы теперь в цифровом виде, а также использовать электронную приемную для обращений. Важность правового регулирования внедрения цифровых технологий, обеспечение кибербезопасности баз данных, применение большего количества доказательств, полученных при помощи цифровых технологий — проблемы, выявленные при изучении правового обеспечения цифровых технологий в обеспечении безопасности функционирования транспорта и его пассажиров в России.

Ключевые слова: цифровые технологии; блокчейн; искусственный интеллект; база данных; транспортное право; цифровое право; информационное право.

© Ekaterina Iv. Kobzeva
— Candidate of Law, associate professor of the department
'Theory of Law, History of Law and International Law'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Ekaterina V. Ushakova
— Candidate of Law, associate professor of the department
of civil law disciplines of the Moscow Finance and Law Faculty,
deputy chairman of the Moscow Bar Association "Victoria", attorney

© Dmitriy G. Tkachenko
— lawyer of the LLC «Firm of Social Innovations»

Implementation and improvement of legal regulation of digital technologies in the transport system of the Russian Federation

Abstract. The modern development of the Russian Federation and the success of socio-economic transformations in the country largely depend on the development of transport, which is a connecting role between the subjects of the state and between economic objects of economic activity. The expansion of the practical implementation of digital technologies in all spheres of life, including transport and transport communications, infrastructure for ensuring the safety of transport communications, stimulate the necessity for the state to develop an administrative and legal mechanism for legal regulation in the field of digital technologies. Nowadays, digital technologies are being used as a tool for road safety. At the same time, the records made using digital technologies serve as evidence of the commission of offenses in the course of traffic. The current paper has demonstrated the introduction of digital technologies in the technical control of road transport for its safe operation during operation on highways. There has been considered the introduction of databases to protect the rights of persons with disabilities as drivers and passengers of road transport. The use of digital banking and specialized fare cards have become a new element of reality, which has led to the necessity to improve the administrative and legal mechanism in regulating fare payments and ensuring data security. The introduction of digital technologies has become a serious improvement in the protection of the rights of people with disabilities, who can now submit documents in digital form, as well as use an electronic reception for applications. The importance of legal regulation of digital technologies, ensuring the cybersecurity of databases, the use of more evidence obtained using digital technologies are the problems identified in the study of the legal support of digital technologies in ensuring the safety of the functioning of transport and its passengers in Russia.

Keywords: digital technologies; blockchain; artificial Intelligence; database; transport law; digital law; information law.

Интенсивное развитие научно-технического прогресса привело к модернизации цифровых технологий во всех сферах жизнедеятельности, не исключая и транспортной отрасли. Широкий спектр применения цифровых технологий в транспортной отрасли требует ясной и четкой правовой регламентации в области безопасности дорожного движения. Несовершенный механизм административно-правового регулирования использования цифровых технологий в транспортной отрасли следует дорабатывать, разработав четкий инструментарий для правового регулирования цифровых технологий, используемых в автомобильном, железнодорожном, воздушном, речном, морском транспорте.

Будущее транспорта включает в себя транспортные средства, такие как компьютеры на колесах, автономные летательные аппараты, гиперцепь

для дальних перевозок, озеленение и энергоэффективность высочайшего уровня, расширенное управление движением для предотвращения пробок и заторов, беспрецедентные скорости, безаварийные проезды и полностью интегрированные мультимодальные перевозки. Цифровая эпоха расширит возможности путешествующих клиентов и изменит порядок работы поставщиков транспортных услуг и управления ими.

В настоящее время в Российской Федерации внедрение цифровых технологий широко шагнуло как в гражданские правоотношения, так и в сферу правового регулирования технического контроля за перемещением транспортных средств.

Глава 21 КоАП РФ не содержит правового регулирования средств, использующих цифровые технологии для фиксации административных правонарушений в области дорожного движения.

Таким образом, цифровые технологии Яндекс-карт, карт *Google* являются фактором, влияющим на безопасность дорожного движения. Существует ведомственный проект «Цифровой транспорт и логистика», направленный на совершенствование транспортной системы России.

В секторе городского общественного транспорта внедрение новых цифровых технологий и процессов продолжается и ускорилось после пандемии COVID-19. Эти изменения можно заметить во всех аспектах транспорта, от инфраструктуры и транспортных средств до взаимоотношений с клиентами и развития новых цифровых услуг и сфер бизнеса. Цифровизация предлагает возможности формировать будущее городской мобильности, лучше отвечая ожиданиям клиентов. Эти изменения также оказывают значительное влияние на занятость, потребности в навыках и компетенциях в условия труда.

Формирование единого цифрового транспортного пространства, по мнению бывшего премьер-министра Д. А. Медведева, будет способствовать большей безопасности транспорта.

Развитие автоматизации и роботизации приводит к необходимости правового регулирования систем управления автомобильного транспорта, которые используют искусственный интеллект для управления, следует четко и ясно внедрить административно-правовой механизм для регулирования искусственного интеллекта в целях управления современными транспортными средствами.

Сегодня МВД России с помощью интернет-приемных осуществляет прием электронных обращений граждан в виде жалоб, заявлений по факту правонарушений в области безопасности дорожного движения. В рамках электронной приемной обращений физическое лицо может вместе с текстом приложить файл с фиксацией правонарушения. Использование правоохранительными органами цифровых технологий для приема обращений граждан способствует повышению эффективности работы правоохранительных органов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения. Применение цифровых технологий в виде

деятельности электронных приемных помогает предупреждать правонарушения путем использования современных коммуникативных технологий.

Для фиксации правонарушений используют цифровые технологии видеофиксации, которые снимают факт правонарушения в сфере дорожного движения и идентификации номерных знаков автомобильного транспорта. В то же время стоит отметить, что используемые цифровые технологии для фиксации правонарушений не применяются в настоящее время для установления фактов нарушения правил дорожного движения автомобильного транспорта с иностранными номерами, в том числе с номерами непризнанных или ограниченно признанных государств.

С помощью цифровых технологий следует установить контроль и надзор за правоохранительными органами, обеспечивающими безопасность дорожного движения. Цифровые технологии должны способствовать наступательной борьбе государства с коррупцией в сфере обеспечения безопасности транспорта. Также важно и качество сотрудников правоохранительных органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения, чтобы водители в случае дорожно-транспортного происшествия, повлекшего увечья и ущерб здоровью, получили положенную медицинскую помощь вовремя, до выяснения обстоятельств инцидента.

Также следует повысить эффективность взаимодействия правоохранительных органов, обеспечивающих безопасность дорожного движения автомобильного транспорта, полиции, которая поддерживает правопорядок и безопасность пассажиров на железнодорожном транспорте, в аэропортах, на речных вокзалах и в морских портах, введя понятие цифрового протокола об административном правонарушении и создав базу данных о правонарушителях, характере их правонарушений. Обеспечение безопасности дорожного движения также должно учитывать соблюдение права собственности на транспортные средства: борьба с угонами транспортных средств должна в корне пресекать попытки хищения любых видов транспорта путем угона. Имеет смысл создать базы данных по каршерингу, а также долгосрочной аренде, пользованию чужим автомобилем, количеству и характеру правонарушений во время эксплуатации транспорта.

Современные цифровые технологии позволяют ограничить доступ к использованию транспортных средств ненадлежащим лицом, а также человеком в состоянии алкогольного и (или) наркотического опьянения за счет анализа биометрических данных. Административно-правовым механизмом можно ввести дополнительно установку программы, требующей прочтения сложного текста или повторения вслух за голосом устройства скороговорки, стихотворения, требующего определенной дикции, которое исполнить человек в состоянии алкогольного и (или) наркотического опьянения не способен. Установление биометрического

контроля доступа к управлению транспортным средством поможет снизить количество угонов и дорожно-транспортных происшествий, которые совершаются в состоянии алкогольного и (или) наркотического опьянения или лицами без водительских прав.

Для привлечения к ответственности лиц, путешествующих в России или занимающихся перевозкой транспортных средств на территории РФ или через территорию РФ, следует посредством цифровых технологий создать базу данных с использованием технологии блокчейн, которая будет автоматически составлять цифровые протоколы по факту административных правонарушений и направлять их в суды РФ. Также должен вестись мониторинг за движением и правонарушениями на транспорте лиц без гражданства и иностранных граждан с обязательной идентификацией личности по месту жительства или по почтовому ящику, как в Германии.

Одним из примеров использования специализированных карт для оплаты проезда является транспортная карта «Тройка» в Москве. Одновременно пассажир имеет возможность воспользоваться смартфоном или бесконтактной банковской картой для оплаты проезда на транспорте. Существующая система оплаты проезда с помощью цифрового банкинга имеет существенный недостаток — несвоевременное списание денежных средств с банковского счета во время поездки. Это объясняется отсутствием срабатывания цифрового банкинга во время поездки, в связи с чем происходит списание средств после поездки на транспорте. Становится актуальным совершенствование правового регулирования кибербезопасности цифровых платежных систем, обеспечивающих оплату проезда пассажирам [1].

В рамках совершенствования правового регулирования транспортного движения проводится практический эксперимент по внедрению специального цифрового приложения на смартфоне для внедрения цифровых версий регистрационных документов и водительского удостоверения. Следует отметить необходимость и важность грамотной формулировки административно-правового механизма регулирования относительно цифровых версий регистрационных документов и водительского удостоверения для граждан непризнанных и (или) частично признанных государственных образований. Следует также особо обратить внимание на возможность создания цифровых баз данных относительно регистрационных документов и водительского удостоверения для дипломатических работников и сотрудников посольств и консульств для обеспечения им должны мер дипломатической неприкосновенности.

Для обеспечения безопасности дорожного движения на участках железной дороги, где оборудован переезд железнодорожных путей, переезд следует оснастить цифровыми технологиями с искусственным интеллектом, который будет перед наступлением красного света

автоматически отключать автомобильный транспорт, оснащенный устройством приема и передачи сигнала отключения движения транспортом, расположенный до переезда железнодорожных путей.

Для регулирования изъятия водительских прав необходимо ужесточить контроль и надзор за нарушителями правил дорожного движения: должна быть создана единая федеральная база данных по всей стране по факту всех цифровых протоколов о правонарушениях на транспорте, доступ к единой базе цифровых протоколов правонарушений должен быть обеспечен каждому судье, который рассматривает в процессуальном порядке административные и уголовные дела по факту совершения правонарушений и преступлений на автомобильном транспорте. Современные цифровые технологии позволяют цифровизировать суды, повысив количество и качество информационных технологий для повышения эффективности судебного процесса.

Одной из наиболее перспективных для транспорта цифровых технологий является технология блокчейн. Чтобы понять приложения и детали реализации блокчейна, необходимо понимать его основные принципы, архитектуру, типы и компоненты. По своей сути, блокчейн — это общий цифровой реестр, включающий в себя список подключенных блоков, хранящихся в децентрализованной распределенной сети, которая защищена с помощью криптографии. Каждый блок содержит зашифрованную информацию и хешированные указатели на предыдущий блок, что затрудняет обратное изменение без изменения всей цепочки и реплик в одноранговой сети. Новые блоки проверяются одноранговыми узлами в сети, обеспечивая надежность и предотвращая вредоносную активность и нарушения политики подлинности записи.

Современные железнодорожные системы обеспечиваются цифровыми технологиями в рамках цифровой трансформации функционирования железнодорожного транспорта. В частности, цифровизация интенсивно внедряется в обеспечение безопасности пассажиров и в усовершенствование сигнализации с применением интеллектуального видеоанализа. Все больше цифровые технологии применяются для подключения пассажиров и операторов через смартфоны и ЭВМ, а также для проведения сбора платы за проезд с пассажиров.

При помощи мобильных платформ, которые включают в себя обработанные для цифровой формы банкинга данные, становятся возможными приобретение и покупка билетов на разные виды транспорта. Персонифицированные транспортные карты и осуществленная привязка смартфона подразумевает внесение персональных данных в электронные базы данных транспортной организации. К сожалению, в настоящее время уголовный закон недостаточно эффективен по отношению к правонарушителям, а санкции в виде штрафов не подразумевают правового регулирования выплаты

компенсаций лицам, к чьим персональным данным был осуществлен несанкционированный доступ.

Для обеспечения безопасности транспорта производится технический осмотр транспортного средства, которое эксплуатируется в течение срока службы владельцем. Оценка технических последствий качества эксплуатации и ремонта транспортных средств является основанием вынесения решения в каждом отдельном случае для прохождения (или непрохождения) технического осмотра в целях дальнейшего продолжения эксплуатации автомобиля на дорогах. В настоящее время осуществление технического осмотра проходит без создания единой базы данных о транспортных средствах и их характеристиках.

В настоящее время выдача специального знака инвалида для автомобильного транспорта возможна при помощи подачи документов как в документарной, так и в цифровой форме. В сети Интернет на сайте госуслуг (www.gosuslugi.ru) происходит прием заявлений граждан в электронной форме для выдачи личного знака инвалида, который может использоваться как на личном автомобиле, так и на взятом в каршеринг автомобиле, а также в случае подвоза инвалида на автомобильном транспорте родственником, другом или знакомым. Прогрессивным шагом вперед в области цифровизации для защиты прав инвалидов стало создание базы данных, известной как Федеральный реестр инвалидов. С помощью цифровых технологий можно проверить парковочное разрешение инвалида по номеру автомобиля. Было бы благоразумно усовершенствовать механизм правового регулирования киберзащиты баз данных инвалидов.

В сфере правового регулирования цифровых технологий в области транспорта и безопасности дорожного движения следует также создавать программное обеспечение для решения задач в области цифровизации транспортной отрасли. Так, в настоящее время в России не существует обязательных ГОСТов по применению языков программирования относительно отраслей их применения.

Обществу не хватает осведомленности о надвигающейся революции в робототехнике и тем более каких-либо конкретных представлений о том, как закон должен регулировать или даже понимать роботов. Неуверенность в отношении (например) ответственности, вызванная роботами, может препятствовать инновациям и повсеместному внедрению потребителями этих полезных и потенциально трансформирующих технологий [2]. Проект в области права и робототехники должен учитывать уроки других сводов права, которые десятилетиями пытались с разной степенью успеха решать проблему регулирования новых цифровых технологий.

Основные технологические темы поддерживают цифровую трансформацию различных элементов транспортного сектора с потенциальным влиянием на экономику, окружающую среду. Цифровые

технологии охватывают широкий спектр этапов разработки и включают в себя как более инновационные технологии, исследованные на предмет их рыночного потенциала, так и крупномасштабную демонстрацию и проверку более совершенных технологий.

Таким образом, правовое регулирование цифровых технологий в транспортной отрасли в широком смысле этого слова является результатом синергии ряда юридических дисциплин, а именно таких как: гражданское право, информационное право, уголовное право, административное право.

Литература

1. Лахметкина, Н. Ю. Развитие транспортных систем в цифровой повестке / Н. Ю. Лахметкина, И. В. Щелкунова, Д. А. Рогова // Интеллект. Инновации. Инвестиции. — 2019. — № 4. — С. 114—120.
2. Суслопарова, О. В. Цифровизация транспортной отрасли в России / О. В. Суслопарова, Д. С. Модина // Инновационное развитие экономики: тенденции и перспективы. — 2019. — Т. 1. — С. 148—158.

References

1. Lakhmetkina, N. YU. Razvitiye transportnykh sistem v tsifrovoy povestke [Development of transport systems in the digital agenda]/ N. YU. Lakhmetkina, I. V. Shchelkunova, D. A. Rogova // Intellekt. Innovatsii. Investitsii. — 2019. — № 4. — S. 114—120.
2. Susloparova, O. V. Tsifrovizatsiya transportnoy otrasli v Rossii [Digitalization of the transport industry in Russia] / O. V. Susloparova, D. S. Modina // Innovatsionnoye razvitiye ekonomiki: tendentsii i perspektivy. — 2019. — T. 1. — S. 148—158.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 621.9.048.7

© Пименов Александр Николаевич
— аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

© Эфендиев Тахир Сейпуевич
— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Административное право, экологическое право,
информационное право» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Актуальные проблемы биометрической идентификации на транспорте

Аннотация. Целью проведенного исследования является комплексный анализ правовой природы биометрической идентификации и ее значения в условиях трансформации транспортного комплекса. Основными используемыми в исследовании методами являются формально-логический и сравнительно-правовой в целях всестороннего анализа действующего законодательства России, а также зарубежных стран в области защиты персональных биометрических данных. Как результат исследования обоснованы выводы о положительном значении применения биометрической идентификации на транспорте, прежде всего, в целях обеспечения безопасности, а также о необходимости повышенного внимания законодателя к вопросу защиты в целом персональных данных, включая и биометрические.

Ключевые слова: персональные данные; биометрические персональные данные; административная ответственность; цифровой паспорт; транспортный комплекс; биометрическая идентификация на транспорте.

© Aleksandr N. Pimenov
— post graduate of the Law Institute
of the Russian University of Transport

© Tahir S. Efendiev
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department 'Administrative Law, Ecological Law, Information Law', Law Institute, Russian University of Transport

Urgent problems of biometric identification on transport

Abstract. The purpose of the current study was a comprehensive analysis of the legal nature of biometric identification and its significance in the context of the transformation of the transport complex. The main methods used in the study were formal-logical and comparative-legal in order to comprehensively analyze the current legislation of Russia, as well as foreign countries in the field of personal biometric data protection. As a result of the study, there have been substantiated the conclusions about the positive value of the use of biometric identification on transport in order to ensure security, as well as the necessity to increase attention of the legislator to the issue of protecting personal data in general, including biometric data.

Keywords: personal data; biometric personal data; administrative responsibility; digital passport; transport complex; biometric identification on transport.

Транспортная сфера — на сегодняшний день это одно из перспективнейших направлений развития применения биометрической идентификации, инвестиционно «подпитываемое» со стороны государства, поскольку конечная цель этих процессов более чем востребована — и это безопасность на транспорте.

В ряде стран многолетние процессы внедрения биометрической идентификации на транспорте уже демонстрируют сегодня весьма внушительные результаты. Так, в Китае, а именно в аэропорту Пекина, этот процесс уже достиг возможности замены посадочного талона в аэропорту системой распознавания лиц [ttps://www.tadviser.ru/index.php/]. А с февраля 2021 г. началось внедрение биометрического контроля в аэропортах «Домодедово» и «Шереметьево», что позволит полностью автоматизировать прохождение предполетных процедур.

Применение биометрии на транспорте применяется сегодня в отношении не только пассажиров, но и членов экипажей, моряков и пр. Так, исходя из Положения об удостоверении личности моряка, Положения о мореходной книжке, образце и описании бланка мореходной книжки (утверждено постановлением Правительства РФ от 18 августа 2008 г. № 628) в удостоверении личности моряка наряду с фотографией владельца удостоверения и подписи владельца удостоверения содержатся биометрические данные, отображаемые в виде биометрического шаблона,

составленного на основе отпечатков пальцев владельца удостоверения, представленного в виде цифр в штрих-коде, и отвечающего техническим требованиям по биометрической идентификации моряков.

При утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования (утверждена распоряжением Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р) совершенно точно отмечено, что «объем данных, генерируемых объектами транспортной системы, показывает быстрый рост. Появляются новые проблемы, связанные с необходимостью обеспечения конфиденциальности персональных данных пользователей и информационной безопасности». Именно поэтому документом рекомендуется использовать комплексное сочетание технологий и систем в области безопасности, в том числе базовые программные или программно-аппаратные системы защиты, шифрование данных и биометрические данные (отпечаток пальца, распознавание голоса, лица и иные), чтобы помочь физически аутентифицировать пользователей транспортных средств.

Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (утверждены постановлением Правительства РФ от 1 октября 2020 г. № 1586) определен следующий Порядок идентификации лиц, имеющих право посадки в транспортное средство, используемое для перевозки пассажиров и багажа: порядок идентификации лиц, имеющих право посадки в транспортное средство, используемое для перевозки пассажиров и багажа по заказу, определяется договором фрахтования. Такая идентификация может осуществляться в том числе на основании документов, реквизиты которых указаны на материальных носителях или в электронном виде, либо посредством использования единой информационной системы персональных данных, обеспечивающей обработку, включая сбор и хранение биометрических персональных данных, их проверку и передачу информации о степени их соответствия предоставленным биометрическим персональным данным гражданина Российской Федерации, в соответствии с законодательством об информации, информационных технологиях и о защите информации.

А. И. Савельев верно отмечает важную особенность, касающуюся обоснованности применения биометрической идентификации лиц на транспорте: «если биометрические данные используются для целей обеспечения транспортной безопасности, то они не могут использоваться для преследования лиц, которые не оплатили проезд, поскольку в последнем случае речь идет о неисполнении обязательств по гражданско-правовому договору, а не о нарушении требований транспортной безопасности. Вместе с тем Закон о персональных данных не позволяет обрабатывать биометрические данные для целей, связанных с исполнением гражданско-правовых договоров, или по иным основаниям,

которые могли бы легитимировать эту обработку. Таким образом, вызывает сомнения законность планов по использованию камер с системой распознавания лиц для преследования безбилетников в московском метрополитене» [1, стр. 122].

В целом необходимо четко разделять случаи добровольного и принудительного использования биометрических персональных данных. Применительно к задаче обеспечения транспортной безопасности не может идти речь о добровольном характере выстраивания общественных отношений. Д. Р. Салихов, рассуждая о новых вызовах персональным данным в условиях распространения коронавирусной инфекции, как раз и обращает внимание на то, что «помимо добровольного использования биометрических персональных данных Федеральный закон "О персональных данных" предусмотрел и случаи обработки таких данных без письменного согласия, включая, в частности, предусмотренные законодательством Российской Федерации о безопасности, о транспортной безопасности, об оперативно-розыскной деятельности и др. При этом перечень таких случаев закрытый и не может расширяться исходя из текстуального толкования нормы ч. 2 ст. 11 Федерального закона "О персональных данных"» [2, стр. 48]. Кроме того, обработка биометрических персональных данных может осуществляться без согласия субъекта персональных данных в связи с реализацией международных договоров РФ о реадмиссии, в связи с осуществлением правосудия и исполнением судебных актов, в связи с проведением обязательной государственной дактилоскопической регистрации, а также в случаях, предусмотренных законодательством РФ об обороне, о безопасности, о противодействии терроризму, о транспортной безопасности, о противодействии коррупции, об оперативно-розыскной деятельности, о государственной службе, уголовно-исполнительным законодательством РФ, законодательством РФ о порядке выезда из России и въезда в Россию, о гражданстве Российской Федерации, законодательством РФ о нотариате (ч. 2 ст. 11 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных»).

При этом создание и развитие крупных баз биометрических данных должно сопровождаться развитием механизма комплексного обеспечения безопасности, поскольку риски взломов и утечек биометрических персональных данных серьезны.

Нельзя не вспомнить также и том, что с мая 2018 г. в Европе действуют новые правила обработки персональных данных, установленные Регламентом по защите данных ЕС 2016/679 от 27 апреля 2016 г. (*General Data Protection Regulation*). С его принятием утратила силу Директива о защите персональных данных 95/46/ЕС от 24 октября 1995 г. Важная особенность *General Data Protection Regulation* — экстерриториальный принцип действия новых европейских правил обработки персональных данных. В частности, один из важнейших аспектов — усиление

ответственности за нарушение правил обработки персональных данных: штрафы достигают 20 млн евро (около 1,5 млрд руб.).

Отдельно необходимо остановиться на проблемах защиты персональных данных в условиях цифровизации. Согласимся с мнением В. И. Солдатовой, что «с развитием цифровых технологий особую актуальность приобретает проблема защиты персональных данных. Значение персональных данных настолько велико, что некоторые ученые квалифицируют их как нематериальные блага. В целях защиты интересов граждан наше государство принимает меры по локализации данных о гражданах путем законодательного регулирования российского сегмента Интернета. Применяются и такие меры, как право на забвение и обезличивание персональных данных. Однако, как показывает практика, в том числе и судебная, имеющиеся средства защиты персональных данных являются недостаточными в условиях использования новых технологий» [3, стр. 33]. Эта проблематика усиливает свою риторику в условиях развития цифровых паспортов, а в условиях пандемии — и имунных паспортов, международных паспортов здоровья.

Не вызывает сомнения, что необходимо создание механизма комплексной защиты персональных данных граждан в целях противодействия незаконным сбору, обработке, а также использованию персональных данных граждан, в том числе и биометрических. сбор и обработка которых в настоящее время настолько развиваются.

Полноценной судебной практики по такой категории дел еще не сформировано, однако совсем недавно Верховным Судом РФ высказаны некоторые позиции в связи с пересмотром одного из споров гражданина России, проживающего на Дальнем Востоке, с фирмой, расположенной на Багамских островах, незаконно распространившей персональные данные [ttps://rg.ru/2020/11/09/vs-rf-raziasnil-pravila-rassmotreniia-sporov-o-zashchite-personalnyh-dannyh.html].

Особенно актуализируется вопрос защиты отдельной категории персональных данных — биометрических, тем более в условиях становления правовых основ для удаленной идентификации клиента банка — физического лица с использованием его биометрических данных, а также сведений о нем, содержащихся в Единой системе идентификации и аутентификации (ЕСИА). Для удаленной идентификации клиента банка — физического лица с использованием его биометрических данных банки используют ряд физиологических параметров — отпечатки пальцев и сканы радужной оболочки глаза. Напомним, что российские банки уже сегодня практикуют сбор биометрических данных клиентов в целях получения клиентами услуг любого банка дистанционно. Что касается транспортной сферы — то вслед за банковской, развитие биометрической идентификации здесь только набирает обороты, однако они весьма существенны.

Подводя итог проведенному исследованию, необходимо подчеркнуть, что позиция законодателя, с учетом опыта многих зарубежных стран, об увеличении штрафов за некорректную обработку персональных данных, обоснована. В целях эффективной защиты персональных данных необходимо создание полноценного механизма комплексной защиты персональных данных граждан в целях противодействия незаконным сбору, обработке, а также использованию. Тем более вопрос защиты биометрических персональных данных актуален сегодня, когда происходят мощнейшие процессы внедрения такой идентификации на транспорте, в условиях крупных пассажиропотоков и в ситуациях повышенной опасности.

Литература

1. Савельев, А. И. Научно-практический постатейный комментарий к Федеральному закону «О персональных данных». — Москва : Статут, 2017.
2. Салихов, Д. Р. Пандемия и персональные данные: как распространение новой коронавирусной инфекции бросает новые вызовы персональным данным // Конституционное и муниципальное право. — 2021. — № 3. — С. 46—50.
3. Солдатова, В. И. Защита персональных данных в условиях применения цифровых технологий // Lex russica (Русский закон). — 2020. — № 1(2). — С. 33—43.

References

1. Savel'yev, A. I. Nauchno-prakticheskiy postateynyy kommentariy k Federal'nomu zakonu «O personal'nykh dannykh» [Scientific and practical article-by-article commentary to the Federal Law «On Personal Data»]. — Moskva : Statut, 2017.
2. Salikhov, D. R. Pandemiya i personal'nyye dannyye: kak rasprostraneniye novoy koronavirusnoy infektsii brosayet novyye vyzovy personal'nym dannym [Pandemic and personal data: how the spread of a new coronavirus infection poses new challenges to personal data] // Konstitutsionnoye i munitsipal'noye pravo. — 2021. — № 3. — S. 46—50.
3. Soldatova, V. I. Zashchita personal'nykh dannykh v usloviyakh primeneniya tsifrovykh tekhnologiy [Protection of personal data in the context of the use of digital technologies] // Lex russica (Russkiy zakon). — 2020. — № 1(2). — S. 33—43.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 656.078.12

© Харланов Роман Львович
— аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Роль государства в обеспечении безопасности критической информационной инфраструктуры на транспорте

Аннотация. В связи с возросшей ролью обеспечения информационной безопасности в целом, а также на фоне действующего уже почти четыре года Федерального закона «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» актуализируется вопрос обеспечения информационной безопасности на транспорте и роли государственных органов, уполномоченных на решение соответствующих задач. При исследовании применялись формально-логический и исторический методы. В результате исследования автором формулируются выводы о приоритетных задачах государственных органов, уполномоченных на решение задач по обеспечению информационной безопасности с учетом новых вызовов и угроз, которые, прежде всего, обусловлены мощнейшим развитием сквозных цифровых технологий.

Ключевые слова: критическая информационная инфраструктура; обеспечение информационной безопасности; вызовы и угрозы информационной безопасности; организационные меры по обеспечению информационной безопасности.

© Roman L. Kharlanov
— post graduate of the Law Institute
of the Russian University of Transport

The role of the state in enforcing security of the critical information infrastructure on transport

Abstract. In connection with the increased role of information security in general, as well as against the background of the Federal Law “On the Security

of the Critical Information Infrastructure of the Russian Federation" that has been in effect for almost four years, the issue of enforcing information security on transport and the role of state bodies authorized to solve relevant problems is of great relevance. There have been used formal logical and historical methods in the current study. As a result of the study, the author has formulated conclusions about the priority tasks of state bodies authorized to solve tasks to enforce information security, taking into account new challenges and threats, which, first of all, are due to the most powerful development of end-to-end digital technologies.

Keywords: critical information infrastructure; enforcing information security; challenges and threats to information security; organizational measures to enforce information security.

Понятие критической информационной инфраструктуры (КИИ) составляют собственно объекты критической информационной инфраструктуры, а также сети электросвязи, используемые для организации взаимодействия таких объектов. При этом транспортная сфера выступает важнейшей составляющей критической информационной инфраструктуры.

Доктриной информационной безопасности Российской Федерации (утверждена Указом Президента РФ от 5 декабря 2016 г. № 646) в качестве сил обеспечения информационной безопасности названы государственные органы, а также подразделения и должностные лица государственных органов, органов местного самоуправления и организаций, уполномоченные на решение в соответствии с законодательством РФ задач по обеспечению информационной безопасности.

Анализируя нормы Федерального закона от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации», Э. В. Горян точно подмечает [1, стр. 53], что в нем «четко определены как секторы КИИ, так и субъекты КИИ. Более того, Закон устанавливает критерии категорирования КИИ: это социальная, политическая, экономическая, экологическая значимость, а также значимость для «обеспечения обороны страны, безопасности государства и правопорядка» (ч. 2 ст. 7), а порядок категорирования объектов КИИ и показатели критериев их значимости устанавливаются соответствующим постановлением Правительства РФ [постановление Правительства РФ от 8 февраля 2018 г. № 127 «Об утверждении Правил категорирования объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации, а также перечня показателей критериев значимости объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации и их значений»].

Применительно к транспорту актуальность и своевременность вопросов защиты информационной инфраструктуры не вызывает сомнений. Безусловно, все участники транспортной инфраструктуры потенциально являются субъектами критической информационной инфраструктур и подпадают под действие Федерального закона от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ на основании принадлежности к сфере деятельности. Нельзя не согласиться, что «всем предприятиям, функционирующим в сфере транспорта, нужно создавать и поддерживать эффективные системы безопасности» [http://www.itsec.ru/articles/pochemu-subekty-transportnoj-infrastruktury-zaderzhivayut-ispolnenie-zakona-o-kii (дата обращения 15 мая 2021)].

Кроме того, согласно нормам ст. 11 Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в целях осуществления мер по обеспечению транспортной безопасности уполномоченным Правительством РФ федеральным органом исполнительной власти создается единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности, являющаяся собственностью Российской Федерации. Такая информационная система состоит в том числе из автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах и персонале транспортных средств. Обеспечение безопасности таких баз — также одна из целей обеспечения информационной безопасности на транспорте. Вопросам цифровизации и развития государственной информационной системы обеспечения информационной безопасности транспортной безопасности Минтрансом России уделяется много внимания, что подтверждается и данными о реализации Транспортной стратегии на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 № 1734-р.

Основной государственный орган, уполномоченный на решение важнейших задач по обеспечению безопасности критической информационной инфраструктуры — Минтранс России. Сложность решения задач по обеспечению безопасности КИИ на транспорте обусловлена многими факторами. Так, в ряде случаев необходимо появление дополнительных требований по обеспечению безопасности объектов КИИ для дальнейшего повышения транспортной безопасности как объектов транспортной инфраструктуры, так и транспортных средств по различным видам транспорта.

Комплекс решения задач, стоящих перед Минтрансом России и подведомственными организациями, усложняется также непростым процессом категорирования объектов КИИ, применения конкретных мер для защиты от возможных угроз.

Приказом ФСТЭК России от 6 декабря 2017 г. № 227 утвержден Порядок ведения реестра значимых объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации. При этом на субъектов КИИ

возложена обязанность обеспечивать достоверность и актуальность представляемых сведений об объектах критической информационной инфраструктуры. Каждому значимому объекту КИИ, включенному в Реестр, присваивается регистрационный номер, состоящий из групп цифр и прописных букв определенного вида, при этом первая группа знаков указывает на порядковый номер значимого объекта КИИ в Реестре, вторая группа знаков содержит число, обозначающее федеральный округ, на территории которого находится значимый объект КИИ, а третья группа знаков содержит двузначное число, обозначающее сферу (область) деятельности, в которой функционирует значимый объект КИИ (1 — здравоохранение; 2 — наука; 3 — транспорт и т.д.).

В отношении субъектов транспортной инфраструктуры в настоящее время Правительством РФ последовательно устанавливаются в соответствующих постановлениях требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры применительно к различным видам транспорта. Так, согласно постановлению Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1633 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта», субъект транспортной инфраструктуры в отношении объекта транспортной инфраструктуры II категории (железнодорожные вокзалы, железнодорожные станции, на которых осуществляется обслуживание пассажиров, пассажирские железнодорожные остановочные пункты) обязан оснастить объект транспортной инфраструктуры техническими средствами и инженерными сооружениями обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающими:

— видеоидентификацию объектов видеонаблюдения при их перемещении через контрольно-пропускные пункты (посты) на границах зоны транспортной безопасности, а также на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры (на железнодорожном вокзале);

— видеораспознавание в перевозочном секторе зоны транспортной безопасности, а также на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры;

— видеообнаружение в секторе свободного доступа зоны транспортной безопасности и технологическом секторе зоны транспортной безопасности;

— видеомониторинг по периметру зоны транспортной безопасности;

— передачу данных с системы видеонаблюдения в соответствии с порядком передачи данных в режиме реального времени;

— хранение в электронном виде данных с технических средств обеспечения транспортной безопасности, обладающих для этого необходимыми конструктивными особенностями, в течение не менее 30 суток;

— выявление нарушителей в режиме реального времени по всему периметру внешних границ зоны транспортной безопасности и на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры;

— возможность интеграции технических средств обеспечения транспортной безопасности с другими системами безопасности и инженерными сооружениями обеспечения транспортной безопасности и т.п.

В то же время согласно постановлению Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1641 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов инфраструктуры внеуличного транспорта (в части метрополитенов)», субъект транспортной инфраструктуры в отношении объекта метрополитена I категории обязан также оснастить объект метрополитена техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающими идентификацию физических лиц и (или) транспортных средств, являющихся объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения при их перемещении через контрольно-пропускные пункты (посты) объекта метрополитена на границах зоны транспортной безопасности и (или) ее частей, а также критических элементов объекта метрополитена, обнаружение и распознавание характера событий, связанных с объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения и их обнаружение в произвольном месте и произвольное время в секторе свободного доступа зоны транспортной безопасности и перевозочном секторе зоны транспортной безопасности, а также на критических элементах объекта метрополитена, обнаружение физических лиц и транспортных средств, являющихся объектами видеонаблюдения, на основании данных видеонаблюдения в произвольном месте и произвольное время в технологическом секторе зоны транспортной безопасности, обнаружение физических лиц и транспортных средств, являющихся объектами видеонаблюдения, в заданном месте и заданное время по периметру границ зоны транспортной безопасности, передачу данных с системы видеонаблюдения в соответствии с порядком передачи данных в режиме реального времени и т.д.

Однако применительно к метрополитену отдельно предусматривается применение также биометрических устройств на контрольно-пропускных пунктах и других объектах метрополитена. А именно: субъект транспортной инфраструктуры в отношении объекта метрополитена I

категории обязан оснастить объект метрополитена техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, обеспечивающими в том числе и определение соответствия постоянного пропуска предъявителя с применением биометрических устройств на контрольно-пропускных пунктах, постах на границах перевозочного сектора зоны транспортной безопасности, технологического сектора зоны транспортной безопасности и критических элементов объекта метрополитена в соответствии с порядком допуска физических лиц, находящихся при них вещей, автотранспортных средств, самоходных машин, механизмов и перемещаемых грузов в зону транспортной безопасности или ее часть.

Еще один принципиально важный вопрос — мониторинг информационной безопасности в транспортной инфраструктуре. Важно создание эффективного механизма такого систематического мониторинга, с оценкой ситуации и предупреждением возможных вызовов и угроз. Также на повестке дня — создание эффективных стандартов информационной безопасности в гражданской авиации и не только. В числе зарубежных стандартов: Стандарт в области безопасности программного обеспечения в авиационной отрасли (*Software Considerations in Airborne Systems*, 2011), Руководство по обеспечению информационной безопасности для поддержания летной годности (*Information Security Guidance for Continuing Airworthiness*, 2014), Комплексный подход к управлению рисками для авиационных систем (*Aircraft Digital Protection — An Integrated Approach*, 2018) и др. В целях решения задач обеспечения безопасности объектов критической инфраструктуры на транспорте необходимо создание необходимых условий для развития отечественных внутриотраслевых стандартов информационной безопасности и правил сертификации технических решений защиты. Отсюда, безусловно, актуализируется проблема импортозамещения, которая в 100%-ном варианте просто не решаема, прежде всего, ввиду того что для множества технологий защиты просто не существует отечественных аналогов программного обеспечения и устройств.

Таким образом, вопрос обеспечения информационной безопасности на транспорте и роли государственных органов, уполномоченных на решение соответствующих задач, требует комплексного исследования. А в условиях мощнейшего развития сквозных цифровых технологий (искусственного интеллекта, интернета вещей, больших данных, технологий дополненной реальности) вопрос обеспечения информационной безопасности на транспорте, безопасности объектов критической информационной инфраструктуры потребует все новых и новых организационно-методических решений, поиска наиболее эффективных средств обеспечения информационной безопасности — правовых, организационных, технических и других средств, используемых силами обеспечения информационной безопасности.

Литература

1. Горян, Э. В. Институциональные механизмы обеспечения безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации и Сингапура: сравнительно-правовой аспект // Административное и муниципальное право. — 2018. — № 9. — С. 49—60.

References

1. Goryan, E. V. Institutsional'nyye mekhanizmy obespecheniya bezopasnosti kriticheskoy informatsionnoy infrastruktury Rossiyskoy Federatsii i Singapura: sravnitel'no-pravovoy aspekt [Institutional mechanisms for ensuring the security of the critical information infrastructure of the Russian Federation and Singapore: a comparative legal aspect]// Administrativnoye i munitsipal'noye pravo. — 2018. — № 9. — S. 49—60.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 629.111-235(075.8):656.052.5

© Лисеенко Виктор Иванович
— заместитель начальника управления — заместитель главного государственного инспектора госавтодорнадзора Северо-Уральского межрегионального управления государственного автодорожного надзора Ространснадзора, советник государственной гражданской службы 2 класса, соискатель кафедры административного и муниципального права Саратовской государственной юридической академии
viktorlis75@mail.ru

© Ищенко Вадим Николаевич
— старший государственный инспектор территориального отдела государственного автодорожного надзора по Ямало-Ненецкому автономному округу Северо-Уральского межрегионального управления государственного автодорожного надзора Ространснадзора, референт государственной гражданской службы 1 класса
togadn89gu@sumugadn.ru

Конструкция выхлопных систем автомобилей как причина дорожно-транспортных происшествий в зимних условиях: нужны поправки в Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств»

Аннотация. В статье авторы затрагивают одну из технических проблем, влияющих на обеспечение безопасности дорожного движения на территории Ханты-Мансийского автономного округа—Югры и Ямало-Ненецкого автономного округа при эксплуатации автомобилей в условиях низких температур. Ее специфика заключается в особенностях конструкции выпускной системы отдельных марок транспортных средств. В частности, многими автопроизводителями на грузовых и пассажирских транспортных средствах выхлопная труба (глушитель) конструктивно размещается с левой стороны транспортного средства. Зимой при движении по дорогам общего пользования температура выхлопных газов и окружающей среды

разная, вследствие чего из выхлопной системы автомобиля выделяется большое количество белого дыма, который существенно ограничивает видимость водителям, движущимся сзади в потоке. Следовательно, опасность маневра обгона при задымлении и как следствие ограниченной видимости полосы движения встречного направления повышает риск совершения одного из наиболее опасных видов дорожно-транспортных происшествий — лобового столкновения транспортных средств. Авторами предлагается внести поправки в Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств».

Ключевые слова: аварийность; дородно-транспортное происшествие, выхлопная система автомобиля; глушитель.

© Viktor Iv. Liseenko
— deputy chief state inspector of State Road Supervision
of the North Ural Interregional Directorate of State Road Supervision
of Rostransnadzor, the 2nd class advisor to the State Civil Service, applicant
of the administrative and municipal law department
of the Saratov State Law Academy

© Vadim N. Ishchenko
— senior state inspector of the territorial department
of the State Road Supervision in the Yamal-Nenets Autonomous Okrug
of the North Ural Interregional Directorate of State Road Supervision
of Rostransnadzor, the 1-st class public civil service assistant

The design of vehicle exhaust systems as a cause of road traffic accidents in the winter: the necessary amendments to the Technical Regulations of the Customs Union TR CU 018/2011 “On the safety of wheeled vehicles”

Abstract. The authors of the current paper have considered one of the technical problems affecting road safety in Yugra in the Khanty-Mansiysk Autonomous Okrug, and the Yamalo-Nenets Autonomous Okrug when operating vehicles in low temperatures. Its specificity lies in the design features of the exhaust system of certain models of vehicles. In particular, many car manufacturers of the freight and passenger vehicles structurally design the exhaust pipe (muffler) on the left side of a vehicle. In the winter, when driving on public roads, the temperature of the exhaust gases and the environment is different. As a result, a large amount of white smoke is emitted from the exhaust system of the car, which significantly restricts the visibility of drivers moving from behind in the stream. Consequently, the danger of overtaking in

case of smoke and, as a consequence of the limited visibility of the opposite lane, increases the risk of one of the most dangerous types of road traffic accidents, namely a head-on collision of vehicles. The authors have proposed to make the amendments to the Technical Regulations of the Customs Union TR CU 018/2011 “On the safety of wheeled vehicles”.

Keywords: accident rate; road traffic accident, vehicle exhaust system; muffler.

Транспорт — важнейшая составляющая экономики России. О развитии транспорта в Тюменской области можно говорить как об одном из приоритетных направлений региональной политики. Устойчивое и эффективное функционирование транспортного комплекса Тюменской области — необходимое условие роста экономики региона, стабилизации и поддержания целостности сложившейся в нем системы хозяйствования, улучшения условий и уровня жизни его населения. Автомобильный транспорт сегодня, без преувеличения, играет ключевую роль в жизни Тюменской «матрешки», в частности Ханты-Мансийского автономного округа—Югры (ХМАО-Югра) и Ямало-Ненецкого автономного округа (ЯНАО). Более половины грузовых перевозок в нашем регионе осуществляют автотранспортные предприятия. Жители области ежедневно пользуется услугами автобусов и маршрутных такси. Тюменская область динамично развивается, с каждым годом растет нагрузка на региональную автодорожную систему, поэтому ее совершенствованию и модернизации уделяется значительное внимание. Обновляется парк машин, развивается производственная база, но важнейшим фактором эффективной работы отрасли, безусловно, являются профессионализм, ответственность и высокая квалификация работников автотранспортных предприятий [1, стр. 201].

Минувший год ознаменован ключевым событием в сфере транспортно-дорожного комплекса Ямало-Ненецкого автономного округа. Так, 9 декабря 2020 г. в торжественной обстановке открыт участок окружной автомобильной дороги в переходном типе покрытия Салехард-Надым протяженностью 344 км, который соединил крупные города Ямала. Ранее в холодное время года на данной территории действовал только зимник (максимум 131 день в году), в межсезонье и летом наземного сообщения не было вообще [URL: https://tass.ru/ekonomika/10211623 (дата обращения: 28 февраля 2021 г.)]. Открытие всесезонного проезда по дороге соединяющей города Салехард и Надым, является частью глобального проекта «Северный широтный ход». «Жители западной части округа очень долго ждали этого события. Открытие проезда обеспечит новое качество жизни северян, непрерывное безопасное транспортное сообщение. Экономический эффект тоже выраженный. Это новые возможности для бизнеса — новые рабочие места, приход крупных

сетевых компаний, развитие конкурентной среды. Это замечательный общий результат, который делает Ямал сильнее, а его жителей — ближе друг к другу», — сказал губернатор Ямала Дмитрий Артюхов [URL: https://www.yanao.ru/presscenter/news/55224/ (дата обращения: 28 февраля 2021 г.)].

Особое место в обеспечении безопасности движения принадлежит эксплуатационным характеристикам (конструктивным особенностям) современных автотранспортных средств. В зимний период в районах Крайнего Севера при низких температурах окружающего воздуха, на загородных автодорогах все чаще происходят дорожно-транспортные происшествия (далее — ДТП) с выездом на полосу встречного движения. Во время обгона впереди идущего транспортного средства могут произойти такие неожиданности, как ограничение видимости в виде задымленности проезжей части. Это обусловлено тем, что в сильные морозы у дизельных двигателей значение температуры в цилиндрах попросту не достаточное для самовоспламенения, дизельное топливо испаряется, и топливная смесь не полностью сгорает. Часть смеси попадает в систему отработавших газов и дальше выбрасывается в виде густого белого дыма в большом количестве. Конструкция системы выпуска отработавших газов современных грузовых транспортных средств расположена таким образом, что выбросы отработавших газов происходят на левую сторону (левостороннее расположение выхлопной трубы) по ходу движения транспортного средства, тем самым затрудняя обзор позади идущего автомобиля. Это, например, также характерно и для транспортных средств, выпускаемых крупным российским автогигантом из г. Набережные Челны — ПАО «КАМАЗ». Нельзя не привести объяснение одного автолюбителя, взятое из открытых источников и пострадавшего в подобном ДТП, произошедшем в Иркутской области: «Утром сегодня, в 6:30 часов не стало моего автомобиля. На 43-м км Александровского тракта ехал из г. Иркутска в направлении поселка Усть-Балей, навстречу в гору шел КАМАЗ “лесовоз”, я, соответственно, с горы. Сплошная линия разметки, свет включен ближний. Поравнялся с КАМАЗом, сбросил скорость, нырнул в облако выхлопных газов. Вдруг в облаке навстречу фары и ВСЕ. ... Подушки стрельнули, пристегнуты были, все живы хоть и не здоровы. Человек на “*Volkswagen Touareg*” чуть не убил нас четверых и себя с женой».

Травматизм в результате ДТП — большая проблема, и ее серьезность намного выше, чем кажется. Смертности на дорогах России — это самая настоящая национальная трагедия. Президент РФ Владимир Путин поручил правительству к 2030 г. добиться снижения показателя смертности в ДТП до 4 человек на 100 тыс. человек, что является целевым ориентиром Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы, утвержденной распоряжением

Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р. Кроме того одними из основных направлений стратегии являются:

— совершенствование организационно-правовых механизмов допуска транспортных средств и их водителей к участию в дорожном движении;

— комплексное совершенствование законодательства и правоприменительной практики, а также стремление к нулевой смертности в ДТП к 2030 г.

Наименьший удельный вес в структуре основных показателей дорожно-транспортной аварийности имеют происшествия, в которых зафиксирована техническая неисправность автомототранспортных средств (3,1% ДТП, 4,8% погибших и 3,6% раненых). Однако начиная с 2013 г. динамика удельного веса таких аварий и пострадавших в них людей характеризуется тенденцией к ускоренному росту. В 2016 г. относительно 2007 г. количество этих происшествий увеличилось на 142,9%, число погибших — на 130,7%, раненых — на 176,5%. Указанные данные позволяют сделать вывод о необходимости принятия комплекса мер, направленных на обеспечение соответствия технического состояния эксплуатируемых транспортных средств современным требованиям. Приводя данные региональной статистики, хотелось бы отметить, что за 2020 г. на территории Ямало-Ненецкого автономного округа по причине выезда на полосу встречного движения, нарушения правил обгона произошло 41 ДТП, при котором погибло 22 человека, за период 2021 г. по соответствующим причинам произошло 9 ДТП, при данных происшествиях погибло 4 человека. Одной из причин ДТП в зимний период при низких температурах является недостаточная видимость при совершении маневра, а именно обгон.

Пути решения проблемы — это необходимость внесения поправок в ряд документов, одним из которых является конструкторская документация, разрабатываемая на грузовые автомобили перед началом их производства и эксплуатации. Конструкторская документация является основополагающей для заводов-производителей, так как именно по ней изготавливается то или иное транспортное средство. Также необходимо нормативно-правовое закрепление конструкции выпускной системы (только правостороннее расположения выхлопной трубы) грузовых автомобилей, находящихся в эксплуатации. Кроме того в соответствии с общими положениями Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» (утвержден решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877) настоящий документ в целях защиты жизни и здоровья человека, имущества, охраны окружающей среды и предупреждения действий, вводящих в заблуждение потребителей, устанавливает требования к колесным транспортным средствам независимо от места их изготовления, при их выпуске в обращение и нахождении в эксплуатации на единой таможенной территории Таможенного союза. Таким образом, в

соответствии с выше сказанным используемая сегодня конструкция выхлопной системы грузовиков в полной мере является компонентом, оказывающим влияние на безопасность дорожного движения, и требует конструктивной доработки и советующего закрепления в Техническом регламенте Таможенного союза ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств».

Литература

1. Лисеенко В. И. Автомобильный транспорт Тюменской области: вчера, сегодня, завтра / В. И. Лисеенко // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. — 2016. — № 2-3. — С. 201.

References

1. Liseyenko V. I. Avtomobil'nyy transport Tyumenskoy oblasti: vchera, segodnya, zavtra [Automobile transport of the Tyumen region: yesterday, today, tomorrow]/ V. I. Liseyenko // Aktual'nyye problemy gumanitarnykh i yestestvennykh nauk. — 2016. — № 2-3. — S. 201.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 342.951:351.82

© Семенов Сергей Александрович
— начальник федерального бюджетного учреждения
«Служба морской безопасности»

Перечень охраняемых ведомственной охраной объектов транспортной инфраструктуры через призму обязательных требований

Аннотация. Несмотря на регулярно вносимые изменения, в законодательстве о транспортной безопасности остаются вопросы, которые регулярно возникают в качестве повода для судебных разбирательств. Одним из таких вопросов является значение перечня охраняемых объектов для правового статуса ФГУП «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации» при осуществлении защиты от актов незаконного вмешательства объектов транспортной инфраструктуры. В статье предлагается использовать Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации» для разрешения спорных ситуаций, связанных с использованием сторонами указанного перечня.

Ключевые слова: транспортная безопасность; ведомственная охрана; подразделение транспортной безопасности; обязательные требования.

© Sergey Al. Semenov
— head of the Federal Budgetary Institution ‘Marine Security Service’

The list of transport infrastructure objects protected by departmental security through the mandatory requirements

Abstract. Despite the regular changes, there are still issues in the transport safety legislation that regularly arise as a reasons for litigation. One of these issues is the importance of the list of protected objects for the legal status of the FSUE “Departmental Security of the Ministry of Transport of the Russian Federation” when protecting from unlawful interference with transport infrastructure. The current paper has proposed to use the Federal Law of July

31, 2020 No. 247-FZ “On mandatory requirements in the Russian Federation” to resolve disputes related to the use of the specified list by the parties.

Keywords: transport safety/security; departmental security; division of transport security; mandatory requirements.

Введение

Перечень охраняемых объектов подразделениями федерального государственного унитарного предприятия «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации» утвержден приказом Минтранса России от 3 августа 2016 г. № 222 (далее — Перечень). В случае отказа по результатам конкурентных процедур во включении конкретного объекта транспортной инфраструктуры в Перечень Управление ведомственной охраны Минтранса России (далее — Управление) либо подает, либо инициирует исковое заявление со стороны прокуратуры в суд с требованием привлечь Управление для охраны указанного объекта в соответствии с законодательством о ведомственной охране. Суды, вынося решения в пользу Управления, как правило, считают, что факт включения объекта транспортной инфраструктуры (далее — ОТИ) в Перечень сам по себе создает обязанность по заключению договора на оказания услуг с Управлением для его владельца.

При положительном для Управления решении суда ответчик, учитывая правовой статус Управления и подразделений транспортной безопасности, как правило, вынужден заключить договор с единственным поставщиком услуги — Управлением — не только на охрану, но и на защиту от актов незаконного вмешательства [в данной статье сравнительный анализ правового статуса ведомственной охраны и подразделений транспортной безопасности проводиться не будет. Это тема отдельного исследования]), что и является целью судебных разбирательств со стороны Управления.

Характерной чертой данных судебных разбирательств является игнорирование требований иных отраслей права. Необходимость их учета связана с тем, что в соответствии Гражданским кодексом Российской Федерации (далее — ГК РФ) и Федеральным законом от 14 ноября 2002 г. № 161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» Управление является коммерческой организацией и оказывает услуги по охране ОТИ исключительно на договорной основе. Управление в целях оказания услуг участвует в конкурсных процедурах в соответствии с законодательством о закупках.

Прокуратурой и судами часто не учитывается тот факт, что выполняя решения суда, ответчик не всегда может выполнить требования иных федеральных законов.

По мнению ряда участников правоотношений, Управление в таких случаях злоупотребляет правом, так как истинной целью является

доминирование на рынке и ограничение конкуренции. В пользу этого говорит тот факт, что качество оказываемых услуг выигравшей конкурс организацией предметом судебных разбирательств не является.

Вместе с тем анализ законодательства показывает, что Перечень только уточняет правовой статус Управления в части, касающейся круга подлежащих охране объектов, разграничивая в этом аспекте компетенции Управления и иных ведомственных охран, и не создает юридических последствий для владельцев ОТИ.

В пользу данного вывода, в частности, говорит и то, что положения Федерального закона от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ «О ведомственной охране», касающиеся определения и утверждения перечня охраняемых объектов, включены в ст. 8 Закона, которая содержит общий перечень защищаемых всеми ведомственными охранами объектов. Толкование положения, что «перечень охраняемых объектов определяется имеющими право на создание ведомственной охраны федеральными государственными органами и организациями и утверждается в порядке, установленном Правительством Российской Федерации», в контексте ст. 8 Закона приводит именно к такому выводу.

В судах Управление отстаивает позицию об обязательности охраны ОТИ, включенных в Перечень, своими силами. То есть Управление настаивает на том, что из факта включения ОТИ в Перечень возникают обязательные требования для владельцев этих ОТИ.

Учитывая вышеизложенное, рассмотрим положения законодательства о ведомственной охране, на которые опирается Управление при отстаивании своих интересов в судах, с учетом требований Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации».

Предполагая возражения оппонентов о неприменимости Закона к данной ситуации на основании подп. «в» п. 2 ст. 1 [настоящий Закон не распространяется на отношения, связанные с установлением и оценкой применения обязательных требований устанавливаемых в сфере деятельности подразделений охраны], необходимо отметить, что такие возражения не обоснованы. Предлагаемый ниже анализ не касается деятельности подразделений охраны Управления и своей целью имеет права и обязанности не указанных Федеральным законом от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ лиц, владеющих ОТИ.

Часть 1 ст. 1 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ определяет, что правовые и организационные основы установления и оценки применения содержащихся в нормативных правовых актах требований, которые связаны с осуществлением предпринимательской и иной экономической деятельности и оценка соблюдения которых осуществляется в рамках, в частности, государственного контроля (надзора), привлечения к административной ответственности, иных разрешений, относится к сфере деятельности указанного Закона. Поэтому

Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ в части, касающейся анализа возможно вытекающих из Федерального закона от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ обязательных для владельцев ОТИ, включенных в Перечень, требований, может быть применен для анализа.

Правовая определенность

Вопрос о том, порождает ли Перечень обязательные требования к владельцам ОТИ, регулярно становится предметом судебных разбирательств. В связи с этим можно с уверенностью констатировать, что если Перечень является существенным элементом обязательных требований к владельцам ОТИ, то данные обязательные требования не отвечают принципу определенности.

Часть 1 ст. 7 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ определяет, что содержание обязательных требований отвечает принципу правовой определенности в том случае, когда оно ясно, логично, понятно как правоприменителю, так и иным лицам, и не приводит к противоречиям при их применении.

Учитывая большое количество судебных разбирательств между Управлением и владельцами ОТИ, можно сделать вывод, что обязательные требования, как минимум, не понятны участвующим в правоотношениям сторонам.

Легитимный источник права

Часть 1 ст. 2 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ определяет, что обязательные требования устанавливаются федеральными законами. Однако Федеральный закон от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ не устанавливает обязательных требований для владельцев ОТИ, а также случаи и пределы, когда обязательные требования могут быть установлены подзаконными актами.

Согласно п. 1 ст. 421 ГК РФ понуждение к заключению договора не допускается, за исключением случаев, когда обязанность заключить договор предусмотрена настоящим Кодексом, законом или добровольно принятым обязательством. Следовательно, если бы Федеральный закон от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ рассматривал владельцев ОТИ в качестве субъектов правового регулирования и устанавливал обязательные требования им о заключении договора с ведомственной охраной в случае включения ОТИ в Перечень, то такая обязанность должна была быть определена Законом. Однако, как говорилось выше, Закон не устанавливает обязательных требований для владельцев ОТИ, включая обязанность заключения договора с ведомственной охраной в случае включения ОТИ в Перечень.

Также необходимо учитывать положения ч. 2 ст. 15 Федерального закона от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции», который вводит запрет федеральным органам исполнительной власти, иным осуществляющим функции указанных органов органам или организациям, организациям, участвующим в предоставлении государственных или

муниципальных услуг, принимать акты и (или) осуществлять действия (бездействие), которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции. Исключением являются предусмотренные федеральными законами случаи принятия актов и (или) осуществления таких действий (бездействия). Федеральный закон от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ не предусматривает для Управления такого исключения, Перечень не является таким актом.

Таким образом, требования п. 1 ст. 421 ГК РФ и ч. 2 ст. 15 Федерального закона «О защите конкуренции» полностью коррелируются с ч. 1 ст. 2 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ, выступающего в этой паре в качестве специального закона в области обязательных требований. В случае договорных отношений Федеральный закон от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ не выступает в качестве специального закона и имеет меньший приоритет по отношению к ГК РФ и Федеральному закону от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ. Учитывая известный принцип *lex specialis derogat generali*, можно констатировать, что решения судов, принуждающие владельцев ОТИ к заключению договоров на охрану с Управлением, были вынесены без учета требований как кодифицированного закона (ГК РФ), специального закона в области конкуренции (Федерального закона «О защите конкуренции»), так и специального закона в области обязательных требований (Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ).

Законность и условия установления

В соответствии с ч. 2 ст. 10 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ при установлении обязательных требований нормативными правовыми актами Правительства РФ, федерального органа исполнительной власти или уполномоченной организации должны быть определены лица, обязанные соблюдать обязательные требования. Федеральный закон от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ не определяет владельцев ОТИ в качестве лиц, обязанных соблюдать его обязательные требования. Закон не рассматривает их в качестве субъектов правового регулирования.

Постановлением Правительства РФ от 12 июля 2000 г. № 514 «Об организации ведомственной охраны» и Перечнем владельцы ОТИ также не определены в качестве лиц, обязанных соблюдать обязательные требования законодательства о ведомственной охране.

В соответствии с ч. 3 ст. 5 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ несоблюдение требований к условиям установления обязательных требований (ст. 10) рассматривается как несоблюдение принципа законности.

Правовое регулирование

Согласно Словарю русского языка [1] слово «реестр» является синонимом словосочетания «письменный перечень». Частью 7 ст. 2 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ обязательные

требования в форме включения в реестр рассматриваются как часть разрешительных режимов, устанавливаемых в отношении граждан и организаций.

Учитывая также положения административного права, касающиеся административно-правовых режимов, можно сделать вывод, что Перечень является частью административно-правового режима охраняемых объектов и представляет собой индивидуальный разрешительный правовой акт, изданный уполномоченным органом (Минтрансом России). Как разрешительный акт он разрешает Управлению охранять указанные в Перечне объекты. Данный вывод подкрепляется тем, что Федеральный закон от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ не рассматривает владельцев ОТИ в качестве субъектов правового регулирования, но определяет ведомственные охраны в качестве лиц, обязанных соблюдать его обязательные требования.

Такого же (разрешительного) подхода придерживаются и законодатели. Проект федерального закона № 1071485-7 «О внесении изменений в Федеральный закон “О ведомственной охране”», направленный на уточнение сферы деятельности ведомственной охраны и рассмотренный в Государственной Думе в двух чтениях, в дополнение к перечню охраняемых объектов вводит прямой запрет на защиту ведомственной охраной объектов, не включенных в перечни.

Таким образом, Перечень определяет круг объектов ОТИ, которые разрешено охранять Управлению, и отделяет их от тех, которые ей охранять не разрешено (не включенные в Перечень).

Обоснованность

Если исходить из допущения о том, что наличие ОТИ в Перечне создает для их владельцев обязательные требования, то включение ОТИ в Перечень должно производиться, руководствуясь ст. 6 «Обоснованность обязательных требований» Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ. В соответствии с указанной статьей необходимыми условиями установления обязательных требований являются наличие риска причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям, на устранение которого направлено установление обязательных требований, и возможность и достаточность установления обязательных требований в качестве мер защиты охраняемых законом ценностей.

Оценка наличия риска причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям, проводимая федеральным органом исполнительной власти или уполномоченной организацией при разработке проекта нормативного правового акта, устанавливающего обязательные требования, должна основываться на анализе объективной и регулярно собираемой информации об уровне причиненного охраняемым законом ценностям вреда (ущерба) и (или) иной информации применительно к отношениям, при регулировании которых предполагается установление обязательных требований.

Также при установлении обязательных требований оцениваются наличие и эффективность применения альтернативных мер по недопущению причинения вреда (ущерба) охраняемым законом ценностям.

Таким образом, если допустить, что наличие в Перечне ОТИ создает для их владельцев обязательные требования, то в соответствии с Федеральным законом от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ при формировании перечня в отношении каждого ОТИ, включаемого в Перечень, предварительно должна быть проведена оценка наличия риска причинения вреда (ущерба) и оценка наличия и эффективности альтернативных мер.

Сведения о проведении такой работы при формировании Перечня и ее результатах отсутствуют. Учитывая, что Перечень действует в редакции от 11 апреля 2018 г., можно сделать вывод, что при его формировании требования ст. 6 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ не соблюдались.

Исполнимость

Статья 9 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ раскрывает принцип исполнимости обязательных требований. Если использовать указанный принцип, то обоснованность позиции об обязательности заключения договора на охрану для владельцев ОТИ с Управлением не выдерживает критики.

Для целей анализа будем считать, что из Федерального закона от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ и подзаконных ему актов вытекают обязательные требования о заключении договора на охрану для владельцев ОТИ с Управлением. Если этот тезис верен и обоснован, то его юридическим последствием для любого владельца ОТИ будет обязанность заключения договора на охрану с Управлением. Проверим на самом ли деле, так ли это.

Всех владельцев ОТИ, включенных в Перечень, можно для целей анализа разделить на три группы:

а) владельцы ОТИ, которые руководствуются при закупках работ и услуг контрактной системой, регулируемой Федеральным законом от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»;

б) владельцы ОТИ, закупки работ и услуг которых регулируются Федеральным законом от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц»;

в) владельцы ОТИ, которые руководствуются при закупках работ и услуг ГК РФ.

Настаивая на обязательности заключения договора на охрану для владельцев ОТИ с Управлением, Управление выступает для всех них в качестве единственного поставщика услуги по охране. Посмотрим, все ли владельцы ОТИ при закупке у единственного поставщика находятся в равных условиях.

1. В соответствии со ст. 93 Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ закупка у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя) может осуществляться заказчиком в случае осуществления закупки для государственных нужд у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя), определенного указом или распоряжением Президента РФ, либо в случаях, установленных поручениями Президента РФ, у поставщика (подрядчика, исполнителя), определенного постановлением или распоряжением Правительства РФ.

Ни Федеральным законом от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ, ни подзаконными актами Правительства РФ, ни иными вышеперечисленными актами Управление в качестве единственного поставщика не определено.

Перечень, к которому апеллирует Управление, утвержден приказом Минтранса России, а следовательно, не может рассматриваться в качестве основания для закупки у единственного поставщика в рамках Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ.

Закупка у единственного поставщика (подрядчика, исполнителя) может также осуществляться заказчиком в случае закупки работы или услуги, выполнение или оказание которых может осуществляться только органом исполнительной власти в соответствии с его полномочиями, либо подведомственными ему государственным учреждением, государственным унитарным предприятием либо акционерным обществом, 100% акций которого принадлежит Российской Федерации, соответствующие полномочия которых устанавливаются федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента РФ, Правительства РФ, законодательными актами соответствующего субъекта РФ. Такие акты, касающиеся Управления, отсутствуют.

Исключительные полномочия Управления на заключение договоров по охране ОТИ, включенных в Перечень, на которых оно настаивает, не подтверждены соответствующими нормативными правовыми актами.

Позиция Управления и решения судов, не учитывающие требования Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ в части, касающейся закупки у единственного поставщика, не соответствует принципу исполнимости обязательных требований, предусмотренному ч. 2 ст. 9 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ и не допускающему установление обязательных требований, исключающих возможность исполнить другие обязательные требования.

2. Согласно Федеральному закону от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ способы неконкурентной закупки, в том числе закупка у единственного поставщика (исполнителя, подрядчика), устанавливаются положением о закупке. Порядок подготовки и осуществления закупки у единственного поставщика (исполнителя, подрядчика) и исчерпывающий перечень случаев проведения такой закупки устанавливаются положением о закупке. Следовательно, владельцы ОТИ, руководствующиеся при

закупках Федеральным законом от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ, могут без препятствий осуществлять закупку у единственного поставщика.

3. Правой статус указанных в п. 1 владельцев ОТИ в договорных отношениях с Управлением опирается на ст. 421 ГК РФ, в соответствии с которой граждане и юридические лица свободны в заключении договора. Понуждение к заключению договора не допускается, за исключением случаев, когда обязанность заключить договор предусмотрена настоящим Кодексом, законом или добровольно принятым обязательством. То есть указанные владельцы ОТИ добровольно вступили в договорные отношения с Управлением, руководствуясь при этом исключительно свободой воли.

В итоге получается, что одни владельцы ОТИ, даже признавая обязательность заключения договора с Управлением, не могут выполнить эту обязанность, не нарушая при этом требования Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ. Других, руководствующихся Федеральным законом от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ, можно принудить к заключению договора с Управлением без нарушения иных норм законодательства о закупках. А третьи обладают свободой воли при заключении договора с Управлением, и законные основания, способные принудить их к заключению договора с Управлением, отсутствуют.

Таким образом, если настаивать на обязательности требований о заключении договора на охрану ОТИ с Управлением, то одни и те же положения Федерального закона от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ, подзаконных ему актов, включая Перечень, влекут для владельцев ОТИ разные юридические последствия.

На основании анализа можно констатировать, что обязательное требование о заключении договора на охрану для владельцев ОТИ с Управлением влечет за собой возможность избирательного применения норм права при проведении закупки услуги по охране. Данная ситуация не соответствует принципу исполнимости, определяющему в ч. 3 ст. 9 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ, что при установлении обязательных требований должны быть минимизированы риски их последующего избирательного применения.

Выводы

Хотя проведенный анализ не претендует на полноту и всеобъемлемость, его результаты говорят о нарушении предусмотренных Федеральным законом от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ принципов установления и оценки обязательных требований в случае руководства позицией Управления об обязанности заключения договора на охрану для владельцев ОТИ, включенных в Перечень, с Управлением.

Федеральный закон от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ не устанавливает обязательных требований для владельцев ОТИ, не устанавливает случаи и пределы, когда обязательные требования могут быть установлены подзаконными актами, не определяет владельцев ОТИ в качестве лиц,

обязанных соблюдать его обязательные требования. Закон не рассматривает их в качестве субъектов правового регулирования.

Решения судов, принуждающие владельцев ОТИ к заключению договоров на охрану с Управлением, были вынесены без учета требований как кодифицированного закона (ГК РФ), специального закона в области конкуренции (Федерального закона «О защите конкуренции»)), специального закона в области закупок для государственных нужд (Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ), так и специального закона в области обязательных требований (Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ).

Перечень является индивидуальным разрешительным правовым актом для Управления, конкретизирующим правовой статус Управления, и не создающим правовых последствий для владельцев ОТИ. В этом случае он в целом соответствует Федеральному закону от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ.

Если принять за основу позицию Управления об обязательности Перечня для владельцев ОТИ, то изложенный выше анализ позволяет сделать вывод, что Перечень не в полной мере отвечает требованиям Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ, в связи с чем, он может быть (или должен быть) подвергнут «регуляторной гильотине».

Заключение

Федеральный закон от 31 июля 2020 № 247-ФЗ действует почти год. Однако уже сейчас можно говорить, что он представляет собой четкий, ясный и понятный инструмент оценки применения содержащихся в нормативных правовых актах обязательных требований. Конечно, еще потребуется время и практический опыт проведения такой оценки в каждом конкретном, особенно спорном случае и устранения выявленных проблем.

Надеюсь, что представленный в данной статье анализ может помочь в практической деятельности широкому кругу субъектов транспортной инфраструктуры.

Также хочется отметить, что еще в 2018 г. В. А. Шестак сделал вывод, что в современных условиях транспортная безопасность представляет собой комплексный юридический институт со специфическими содержанием [2]. Фронт практической юридической работы в области транспортной безопасности широк и разнообразен. В транспортной отрасли повышается востребованность юристов, специализирующихся в области законодательства о транспортной безопасности. Однако системная и целевая подготовка юристов, специализирующихся в области законодательства транспортной безопасности, пока ведется слабо. Наблюдается разрыв между специалистами в области транспортной безопасности, специалистами юридических подразделений организаций в области транспорта и отраслевой наукой. По крайней мере, многолетний опыт работы в отрасли и участия в поддерживаемых Минтрансом России

форумах и конференциях по транспортной безопасности свидетельствует именно об этом.

По нашему мнению, есть необходимость создания авторитетной площадки, которая объединила бы представителей транспортной отрасли, специализирующихся в области транспортной безопасности, на основе научного юридического подхода к транспортной безопасности. Видимо, здесь слово за отраслевыми вузами.

Литература

1. Словарь русского языка : Ок. 53000 слов / С. И. Ожегов ; под общей редакцией Л. И. Скворцова. — 24-е изд., испр. — Москва : ООО «Издательство Оникс» : ООО «Издательство «Мир и Образование», 2010.
2. Шестак, В. А. Транспортная безопасность как юридический институт // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 1. — С. 196—200 // URL: http://trans-safety.ru/tpb/2018/04/trans_safety_25.pdf (дата обращения 12 мая 2021 г.).

References

1. Slovar' russkogo yazyka : Ok. 53000 slov [Dictionary of the Russian language]/ S. I. Ozhegov ; pod obshchey redaktsiyey L. I. Skvortsova. — 24-ye izd., ispr. — Moskva : OOO «Izdatel'stvo Oniks» : OOO «Izdatel'stvo «Mir i Obrazovaniye», 2010.
2. Shestak, V. A. Transportnaya bezopasnost' kak yuridicheskiy institut [Transport security as a legal institution]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 1. — S. 196—200 // URL: http://trans-safety.ru/tpb/2018/04/trans_safety_25.pdf (data obrashcheniya 12 maya 2021 g.).

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 656.2

© Волкова Екатерина Андреевна
— главный специалист отдела правовой защиты и сопровождения проектов Правового управления АО «Федеральная пассажирская компания», аспирант Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации
e.a_volkova@mail.ru

Особенности исторического развития стратегических акционерных обществ (на материалах железнодорожной отрасли)

Аннотация. В статье на примере развития железнодорожной отрасли раскрывается такая особенность стратегических акционерных обществ — субъектов административного права, как особое историческое развитие. Стратегические акционерные общества представляют собой лидеров в наиболее важных отраслях экономики страны, активно участвующих в государственной и общественной жизни. Устойчивая правовая связь с государством в текущий период, по общему правилу, является следствием функционирования в качестве части государственного механизма в прошлом. На примере железнодорожного транспорта наглядно иллюстрируется процесс зарождения новой отрасли хозяйствования и постоянного контроля за ней со стороны государственного аппарата, переход на длительный период от первоначального использования частных капиталов к государственной собственности и прямому государственному администрированию, последующая трансформация крупного механизма государственного управления в стратегическое акционерное общество. Создание из федерального органа исполнительной власти, а также высокое значение для обеспечения благополучия и безопасности страны предопределяют стремление государства сохранить контроль за принятием решений стратегическим акционерным обществом. Подобное преобразование крупной государственной структуры в организационно-правовую форму коммерческой организации обусловлено развитием рыночной экономики и необходимостью освобождения органов исполнительной власти от несвойственного им функционала. Вместе с тем стратегические акционерные общества остаются фактически встроенными в систему

государственного управления и принимают участие в реализации полномочий органами публичной власти.

Ключевые слова: субъекты административного права; стратегические акционерные общества; железнодорожный транспорт; публичный интерес; история государственного управления; органы государственной власти.

© Eketerina An. Volkova
— chief specialist of the Legal Protection and Project Support Department of the Legal department of the JSC ‘Federal Passenger Company’, post graduate of the Institute of legislation and Comparative Law under the government of the Russian Federation

Features of the historical development of the strategic joint stock companies (based on the materials of the railway industry)

Abstract. On the example of the development of the railway industry, the current paper has considered such a feature of strategic joint-stock companies (being the subjects of administrative law), as a special historical development. Strategic joint stock companies are leaders in the most important sectors of the country's economy, actively participating in state and public life. A stable current legal relationship with the state, as a general rule, is a consequence of functioning as a part of the state mechanism in the past. The example of railway transport clearly illustrates the process of the emergence of a new economic sector and constant control over it by the state apparatus, the transition for a long period from the initial use of private capital to state ownership and direct state administration, the subsequent transformation of a large mechanism of public administration into a strategic joint-stock company. The establishment of a federal executive body, as well as the high importance for ensuring the country’s well-being and security, predetermine the desire to maintain control over decision-making by a strategic joint-stock company. Such a transformation of a large state structure into the organizational and legal form of a commercial organization is due to the development of a market economy and the necessity to free the executive authorities from their unusual functionality. At the same time, strategic joint stock companies remain actually embedded in the system of state administration and take part in the exercise of powers by public authorities.

Keywords: subjects of administrative law; strategic joint stock companies; railway transport; public interest; history of public administration; government departments.

Стратегические акционерные общества как субъекты административного права отличаются особой встроенностью в систему государственного управления, обусловленной выполнением публичных задач и специфическим историческим развитием.

Из содержания Указа Президента РФ от 4 августа 2004 г. № 1009 «Об утверждении Перечня стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ» следует, что стратегическими признаются акционерные общества, акции которых находятся в федеральной собственности и участие Российской Федерации в управлении которыми обеспечивает стратегические интересы, обороноспособность и безопасность государства, защиту нравственности, здоровья, прав и законных интересов граждан Российской Федерации.

Организационная структура стратегического акционерного общества зависит от истории его образования и сохраняет элементы структуры субъекта, на основе которого оно было учреждено. Безусловно, направления деятельности современных стратегических акционерных обществ и отрасли хозяйствования, в которых в настоящее время функционируют организации данного вида, всегда представляли особое значение для государства. В связи с этим, по общему правилу, стратегические акционерные общества отличаются длительной историей развития, которая начинается задолго до регистрации в качестве юридических лиц в текущем виде и характеризуется постоянной тесной связью с государственным управлением. Постоянное участие государства в той или иной форме в функционировании стратегических акционерных обществ наглядно демонстрируется на примере железнодорожного транспорта.

История развития железнодорожной отрасли в России начинается с учреждения указом императора Николая I от 21 марта 1836 г. первой железной дороги общественного пользования — Царскосельской железной дороги. Строительство железной дороги финансировалось частной акционерной компанией, однако заинтересованность государств в развитии нового вида транспорта проявилась в предоставлении исключительного права на постройку дороги на данной территории сроком на десять лет. Указом императора Александра II от 26 января 1857 г. учреждено Главное общество российских железных дорог — акционерное общество, целью создания которого являлась постройка и последующее обслуживание первой сети железных дорог в Российской империи.

Сеть железных дорог России с сформировалась в период 1836—1914 гг. Эксплуатация и строительство железных дорог осуществлялись в основном акционерными обществами до конца 1880-х гг., к данному времени была заложена база для развития железнодорожного транспорта — 23,4 тыс. км железных дорог в европейской части Российской империи. В дальнейшем железнодорожное строительство ориентировалось на

освоение территорий Уральского, Сибирского, Дальневосточного регионов, к 1914 г. эксплуатационная длина железных дорог составляла 68 тыс. км [5].

Сложность строительства и эксплуатации, абсолютная новизна для российских инженеров, потенциальная долгосрочность функционирования и коренное позитивное отличие от используемых на тот момент иных видов транспорта — все это причины необходимости эффективной системы управления железной дорогой. В первой трети — середине XIX в. получают институционализацию управление, контроль и надзор в области железнодорожного транспорта [3].

Первоначально функции по определению государственной политики в области железнодорожного транспорта возлагались на Управление водяными и сухопутными сообщениями, созданное как Департамент водяных коммуникаций Указом императора Павла I от 28 февраля 1798 г. и преобразованное в управление в 1809 г. На тот момент водный транспорт считался наиболее эффективным средством сообщения для передвижения и перемещения грузов, однако с началом строительства железных дорог ситуация изменилась коренным образом. В 1833 г. указанный орган переименован в Главное управление путей сообщения и публичных зданий, в структуре которого в 1842 г. образован Департамент железных дорог. Данным департаментом осуществлялась функция надзора за частными железными дорогами посредством назначения специального уполномоченного, с 1852 г. — управляющего дорогой, а с 1857 г. — инспектора, которому была предоставлена власть «наблюдательная и предупредительная, но не распорядительная» [1].

В 1865 г. Главное управление путей сообщения и публичных зданий преобразовано в Министерство путей сообщения Российской империи, к функциям которого было отнесено проведение единой политики и осуществление общего руководства в области транспортного, в первую очередь железнодорожного, сообщения. Вплоть до начала XX в. Министерство путей сообщения Российской империи оставалось центральным государственным учреждением, в ведении которого находилось руководство строительством и эксплуатацией рельсовых подъездных путей и казенных железных дорог, надзор за эксплуатацией и строительством частных железных дорог, установление железнодорожных тарифов (до передачи данной функции Министерству финансов Российской империи в 1888 г.), рассмотрение заявок на концессии и проектов уставов акционерных обществ для строительства железных дорог и иных частных организаций в сфере железнодорожного транспорта, издание железнодорожных карт и сбор статистики о результатах деятельности железнодорожного транспорта. Строительство новых железных дорог в основном осуществлялось частными предприятиями с последующим выкупом в казну. Ввиду особого значения железнодорожного транспорта для обеспечения обороны и защиты

страны во время Первой мировой войны министр путей сообщения возглавлял Особое совещание для обсуждения и объединения мероприятий по перевозке топлива и продовольственных и военных грузов.

После Октябрьской революции 1917 г. казенные железные дороги находились в ведении государства, в 1918 г. произошла национализация частных железных дорог. Восстановление сети железнодорожного транспорта после Первой мировой и Гражданской войн, в ходе которых было разрушено более 60% инфраструктуры, 90% локомотивного и 80% вагонного парка, стало одной из первоначальных задач Народного комиссариат путей сообщения РСФСР — государственного органа, возглавлявшего систему управления железнодорожного и других видов транспорта Советской России. В 1923 г. произошло преобразование данного государственного органа в Народный комиссариат путей сообщения СССР, осуществлявший руководство железнодорожным транспортом вплоть до 1946 г. В период индустриализации 1930-х гг. железнодорожная отрасль получила новое развитие — коренным образом изменилась инфраструктура и начался процесс электрификации, обновился подвижной состав, существенно нарастали объемы пассажирских и грузовых перевозок для развития промышленных предприятий и освоения новых территорий страны. Происходил процесс специализации управления — в ведении Народного комиссариата путей сообщения СССР остался только железнодорожный транспорт.

В годы Великой отечественной войны железнодорожный транспорт сыграл огромную роль в обеспечении стратегических интересов, обороноспособности и безопасности страны. Огромный объем перевозок выполнялся для срочной мобилизации армии, бесперебойной доставки на фронт вооружения, боевой техники, топлива и продовольствия для наступательных и стратегических операций. Одновременно производилась масштабная эвакуация населения, промышленных объектов, заводов, предприятий, сельскохозяйственного оборудования, транспортного хозяйства из районов, которым угрожала оккупация, в восточную часть страны. Железные дороги стали связующим звеном между тылом и фронтом. На железнодорожную отрасль возлагалась колоссальная нагрузка для обеспечения стратегических интересов, обороноспособности и безопасности государства в условиях военного положения, что потребовало эффективного управления от Народного комиссариата путей сообщения СССР.

В 1946—1992 гг. управление отраслью железнодорожного транспорта находилось в ведении Министерства путей сообщения СССР — государственного органа СССР, управлявшего железнодорожным транспортом и одновременно с этим возглавлявшего крупную иерархичную структуру из таких хозяйственных единиц, как управления железных дорог, отделения железных дорог и линейные

железнодорожные предприятия на всей территории страны. Управление железнодорожной отраслью осуществлялось на основании планирования, проблема возможной нехватки оборотных средств железнодорожных предприятий была решена посредством предварительного предоставления денежных средств банками. Прибыль использовалась не только на расширение, автоматизацию и модернизацию сети железных дорог и предприятий отрасли, но также на развитие социальных объектов: ведомственных больниц, жилья, спортивных сооружений, школ и т.д. Эффективное управление в данный период позволило не только преодолеть потери железнодорожной отрасли от военных действий, но также развить и вывести железнодорожный транспорт на качественно иной уровень.

В 1992 г. все структуры, управления, предприятия, учреждения и организации МПС СССР были переданы в Министерство путей сообщения Российской Федерации (МПС России), которое также объединяло функции федерального органа исполнительной власти и хозяйствующего субъекта. Пунктом 1 Положения о Министерстве путей сообщения Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства РФ от 18 июля 1996 г. № 848, МПС России определено как федеральный орган исполнительной власти, на который возложено проведение государственной политики в сфере железнодорожного транспорта, а также регулирование в соответствии с законодательством РФ хозяйственной деятельности железных дорог, других предприятий и учреждений федерального железнодорожного транспорта в области организации и обеспечения перевозочного процесса. К исключительной компетенции МПС России было отнесено управление перевозочным процессом на федеральном железнодорожном транспорте. В соответствии с указанным нормативным документов на МПС России были возложены функции управления и государственного регулирования в области перевозочного процесса, безопасности движения, экономики и финансов, технической политики, внешнеэкономической деятельности, кадров, труда и социальных вопросов, управления и распоряжения федеральной собственностью, большинство из которых в настоящее время осуществляются стратегическим акционерным обществом со 100%-ным государственным участием. В непосредственном ведении МПС России находились железные дороги, являвшиеся самостоятельными юридическими лицами и действовавшие в организационно-правовой форме государственных унитарных предприятий.

Однако с началом становления рыночной экономики в 1990-е гг. данная система управления не давала столь высоких результатов, как ранее. В связи с этим было принято решение о реформировании системы железнодорожного транспорта коренным образом, создании принципиально новой базы его правового регулирования [2].

Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной постановлением Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384, было предусмотрено разделение на железнодорожном транспорте функций государственного регулирования и хозяйственного управления посредством создания стратегического акционерного общества — ОАО «РЖД» с формированием в его структуре самостоятельных подразделений для осуществления отдельных видов деятельности.

МПС России было упразднено указом Президента РФ от 9 марта 2004 г. № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти». Функции упраздненного министерства по принятию нормативно-правовых актов были переданы Министерству транспорта и связи РФ, по контролю и надзору — Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, а правоприменительные функции, функции по оказанию государственных услуг и по управлению имуществом — Федеральному агентству железнодорожного транспорта.

Учреждение стратегического акционерного общества произведено посредством издания нормативного правового акта — постановления Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги», которым утвержден его устав (далее — Устав). Образование ОАО «РЖД» из федерального министерства обусловливает наличие разветвленной администрации, обеспечивающей решение публичных задач. По состоянию на текущую дату ОАО «РЖД» является субъектом естественной монополии на железнодорожном транспорте, имеет разветвленную систему филиалов и иных структурных подразделений на всей территории РФ, а также более 100 дочерних и зависимых обществ.

Положениями Федерального закона от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» были установлены особенности приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта. В соответствии со ст. 3 Закона в процессе приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта создается единый хозяйствующий субъект, т.е. ОАО «РЖД», путем изъятия имущества у организаций федерального железнодорожного транспорта и внесения его в уставный капитал единого хозяйствующего субъекта. В соответствии с указанным документом учредителем единого хозяйствующего субъекта является Российская Федерация, решение о его учреждении принимается и устав утверждается Правительством РФ, а уставный капитал единого хозяйствующего субъекта формируется путем внесения в него имущества федерального железнодорожного транспорта.

Особенностями процесса приватизации в сфере железнодорожного транспорта явились изъятие имущества у действующих унитарных предприятий и его передача стратегическому акционерному обществу без промежуточного этапа создания единого унитарного предприятия, а

также приватизация не только имущества, но и долгов организаций железнодорожного транспорта. Подобный способ приватизации напрямую от многочисленных предприятий к акционерному обществу, а также с передачей в уставный капитал вновь создаваемого хозяйствующего субъекта не только прав (активов), но и обязанностей (пассивов), явился новым для законодательства о приватизации и поэтому неоднократно находил критику со стороны научного сообщества, где отмечалась необходимость первостепенной реорганизации унитарных предприятий путем слияния и последующее преобразование единого вновь созданного унитарного предприятия в акционерное общество [4].

Единственным акционером ОАО «РЖД» является Российская Федерация, полномочия от имени которой осуществляются Правительством РФ. В п. 61 Устава имеются положения об общем собрании акционеров как высшем органе управления, однако ОАО »РЖД» де-факто является компанией одного лица. В связи с этим п. 67 Устава содержит специальное правило о единоличном принятии акционером, т.е. Российской Федерацией, решений по вопросам, отнесенным к компетенции общего собрания акционеров. Общее руководство деятельностью ОАО «РЖД» осуществляется советом директоров, назначаемым п. 69 Устава общим собранием акционеров, т.е. Российской Федерацией. Текущий состав совета директоров ОАО «РЖД» наглядно иллюстрирует особую связь организации с государством. Так, председателем совета директоров ОАО «РЖД» является первый заместитель Председателя Правительства РФ, членами совета директоров являются заместитель Председателя Правительства РФ, Министр экономического развития РФ, Министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ, первый заместитель Министра экономического развития РФ, статс-секретарь — заместитель Министра финансов РФ. Назначение и освобождение от должности генерального директора — председателя правления ОАО «РЖД» осуществляется Правительством РФ (п. 80 Устава).

Цели деятельности ОАО «РЖД» установлены п. 9 Устава — на первом месте поименовано обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, осуществляемых (оказываемых) обществом, а извлечение прибыли, основная цель деятельности любого акционерного общества — указана Правительством РФ лишь на втором месте.

В соответствии с п. 10 Устава к основным задачам ОАО «РЖД» отнесено в том числе решение следующих вопросов, не имеющих отношения к традиционным задачам коммерческих организаций: выполнение перевозок для государственных нужд, в том числе для обеспечения обороноспособности и национальной безопасности государства, участие в реализации мероприятий по осуществлению структурной реформы на железнодорожном транспорте, обеспечение защиты государственной тайны, организация и проведение мероприятий по мобилизационной

подготовке и гражданской обороне, а также повышение уровня социальной защиты работников общества.

Для понимания роли рассматриваемого стратегического акционерного общества для государственного регулирования следует обратить внимание на закрепленное п. 28 Устава право ОАО «РЖД» вносить на рассмотрение федеральных органов исполнительной власти и иных государственных органов предложений по совершенствованию функционирования железнодорожного транспорта, в том числе принимать участие в подготовке соответствующих нормативных правовых и иных актов. Закрепляя право нормотворческой инициативы в Уставе, Правительство РФ в очередной раз отмечает особый авторитет стратегического акционерного общества в сфере его деятельности и повышенное доверие со стороны государственной власти.

Несмотря на статус акционерного общества, ОАО «РЖД» осуществляет деятельность в тесной взаимосвязи с органами публичной власти и претворяет в жизнь государственную волю. Трансформация железной дороги из разветвленной государственной структуры в акционерное общество позволяет крупному гиганту быстрее реагировать на рыночные изменения, уйти от прямого государственного финансирования к субсидированию отдельных наиболее убыточных видов деятельности, освободить загруженный государственный аппарат от функций непосредственно хозяйственного управления с сохранением контроля за принятием стратегическим акционерным обществом решений посредством участия Российской Федерации в его управлении. Стратегическое акционерное общество ориентировано на реализацию нормативно установленных целей, среди которых извлечение прибыли имеет второстепенное значение.

Современная связь с государством является во многом следствием особого исторического развития стратегических акционерных обществ. Железнодорожная отрасль является не единственным примером образования коммерческой организации на базе государственного органа или предприятия, подобный процесс создания является характерным признаком стратегических акционерных обществ как субъектов административного права.

Стратегические акционерные общества и государство органически взаимосвязаны — встраивая крупнейшие организации важнейших отраслей в систему рыночной экономики, государство фактически сохраняет контроль за принятием решений. Централизация управления в сферах деятельности стратегических акционерных обществ является следствием истории их создания и объективной необходимостью в связи с их высокой ценностью для обеспечения благополучия населения и государства, что наглядно продемонстрировано на примере железнодорожной отрасли. Функционируя в организационно-правовой форме коммерческих организаций, стратегические акционерные общества

исключительным образом связаны с государством по причинам их особого исторического развития и большого значения для реализации общественного интереса.

Литература

1. Железные дороги России: от реформы к реформе / Н. Е. Аксененко, Б. М. Лапидус, А. С. Мишарин. — Москва : Транспорт, 2001.
2. Куликов, А. В. Особенности правового регулирования железнодорожного транспорта в России и Европейском союзе и необходимость их гармонизации / А. В. Куликов, Н. И. Тюленев // Транспортное право. — 2019. — № 3. — С. 23—27.
3. Мишина, Н. В. Институционализация средств железнодорожной правовой политики России на первом этапе развития // История государства и права. — 2008. — № 10. — С. 14—17.
4. Моргунова, Г. А. Проблемы правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта России в условиях реформирования // Транспортное право. — 2005. — № 1. — С. 18—21.
5. Пассажирский комплекс железных дорог : монография / М. П. Акулов. — Санкт-Петербург : Издательство ООО Типография «НП-Принт», 2014.

References

1. Zheleznyye dorogi Rossii: ot reformy k reforme [Railways of Russia: from reform to reform] / N. Ye. Aksenenko, B. M. Lapidus, A. S. Misharin. — Moskva : Transport, 2001.
2. Kulikov, A. V. Osobennosti pravovogo regulirovaniya zheleznodorozhnogo transporta v Rossii i Yevropeyskom soyuze i neobkhodimost' ikh garmonizatsii [Features of legal regulation of railway transport in Russia and the European Union and the need for their harmonization] / A. V. Kulikov, N. I. Tyulenev // Transportnoye pravo. — 2019. — № 3. — S. 23—27.
3. Mishina, N. V. Institutsionalizatsiya sredstv zheleznodorozhnoy pravovoy politiki Rossii na pervom etape razvitiya [Institutionalization of the means of the railway legal policy of Russia at the first stage of development] // Istoriya gosudarstva i prava. — 2008. — № 10. — S. 14—17.
4. Morgunova, G. A. Problemy pravovogo regulirovaniya deyatel'nosti zheleznodorozhnogo transporta Rossii v usloviyakh reformirovaniya [Problems of legal regulation of the activity of railway transport in Russia in the context of reforming] // Transportnoye pravo. — 2005. — № 1. — S. 18—21.
5. Passazhirskiy kompleks zheleznykh dorog [Passenger complex of railways]: monografiya / M. P. Akulov. — Sankt-Peterburg : Izdatel'stvo OOO Tipografiya «NP-Print», 2014.

РЕЦЕНЗИИ

УДК 378.183

© Багреева Елена Геннадиевна
— доктор юридических наук, профессор, профессор Департамента международного и публичного права Финансового университета при Правительстве Российской Федерации
bagreg@yandex.ru

Рецензия на монографию Н. В. Грувер, А. И. Землина и И. В. Холикова «Правовые проблемы и организационно-педагогические условия реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности в процессе подготовки специалистов в области юриспруденции»

Аннотация. В статье дается рецензия на монографию «Правовые проблемы и организационно-педагогические условия реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности в процессе подготовки специалистов в области юриспруденции», подготовленная коллективом авторов из Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ и Российского университета транспорта.

Ключевые слова: волонтерская деятельность; образовательная среда вуза; правовая культура; интеграционный потенциал; юридическое образование.

© Elena G. Bagreeva
— Doctor of Law, professor, professor of the International and Public Law Department of the Financial University under the government of the Russian Federation

Review of the monograph by N. V. Gruver, A. I. Zemlin and I. V. Kholikov “Legal Problems and Organizational and Pedagogical Conditions for Realizing the Integration Potential of Volunteering while Training Specialists in the Field of Law”

Abstract. The current paper has provided a review of the monograph “Legal Problems and Organizational and Pedagogical Conditions for Realizing the Integration Potential of Volunteering while Training Specialists in the Field of

Law", prepared by a team of authors from the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation and the Russian University of Transport.

Keywords: volunteer activity/volunteering; educational environment of the university; legal culture; integration potential; legal education.

За последние десятилетия произошли кардинальные реформирование и модернизация высшего образования, коренное изменение образовательной парадигмы в нашей стране. Появились новые педагогические технологии, современные концепции и идеи, были приняты федеральные государственные образовательные стандарты высшего образования, в соответствии с которыми изменяются требования к результатам образовательной деятельности.

Данные преобразования в полной мере затронули и юридическое образование, которое является неотъемлемой частью системы высшего образования Российской Федерации. Несмотря на то что юридические вузы в своей деятельности руководствуются общим законодательством в области образования, существует специфика их функционирования, обусловленная особенностями юридической деятельности. Данное обстоятельство указывает на необходимость поиска наиболее эффективных педагогических условий, обеспечивающих амплификацию процесса профессионально-личностного развития будущих юристов в образовательной среде вуза.

Значительным потенциалом в обеспечении качественной профессиональной подготовки будущих юристов обладает волонтерская деятельность, целенаправленная организация которой в вузе может в полной мере оказать положительное влияние на усиление их профессионально-личностного развития. Именно данному проблемному вопросу и посвящена монография Н. В. Грувер, А. И. Землина и И. В. Холикова «Правовые проблемы и организационно-педагогические условия реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности в процессе подготовки специалистов в области юриспруденции», представляющаяся чрезвычайно актуальной [1].

Содержание монографии включает рассмотрение теоретико-методологических основ реализации интеграционного потенциала в образовательной среде вуза, волонтерства как ресурса формирования личностной и общественной правовой культуры, опытно-экспериментальное обоснование организационно-педагогических условий реализации интеграционного потенциала в образовательной среде юридического вуза. Значительный интерес выполненной работы заключается в результатах анализа психолого-педагогической литературы и эмпирического педагогического опыта, которые указывают на недостаточную теоретико-методологическую разработанность

организационно-педагогических условий обеспечения эффективной реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности в образовательной среде вуза.

Авторы обоснованно указывают на наличие ряда противоречий общеметодологического и педагогического характера в условиях изменяющейся системы высшего (в том числе юридического) образования, в частности:

— между современными требованиями к уровню развития вузовской образовательной среды и недостаточной теоретической обоснованностью возможностей использования для этого интеграционного потенциала волонтерской деятельности;

— между недостаточным уровнем теоретического осмысления интеграционного потенциала волонтерской деятельности и необходимостью его наиболее полной реализации в образовательной среде вуза для обеспечения профессионально-личностного развития студентов и их образовательной успешности;

— между современными требованиями к активизации деятельности общественных организаций в сфере образования и недостаточной разработанностью эффективных способов и методов вовлечения студентов в активную волонтерскую деятельность;

— между имеющимися социально-психологическими детерминантами развития образовательной среды вуза посредством использования интеграционного потенциала волонтерской деятельности и недостаточной его реализацией в вузах юридической направленности;

— между необходимостью осуществления качественного мониторинга влияния волонтерской деятельности на профессионально-личностное развитие студентов и отсутствием способов оценки результатов реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности в образовательной среде вуза.

Названные противоречия указывают на потребность теоретического обоснования необходимости наиболее полного изучения и реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности в образовательной среде вуза в процессе профессиональной подготовки студентов, в определении организационно-педагогических условий, обеспечивающих эффективность данного процесса.

В связи с этим авторы, по существу впервые, предложили научное обоснование и экспериментальную проверку спроектированной модели процесса реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности, вкупе с определением организационно-педагогических условий ее успешного функционирования в образовательной среде вуза.

В исследовании был применен исчерпывающий комплекс взаимодополняющих методов: системный анализ научной литературы; анализ Федерального государственного образовательного стандарта высшего образования по направлению подготовки 40.03.01

Юриспруденция (уровень бакалавриата); анализ нормативной базы добровольческой (волонтерской) деятельности; системное моделирование; педагогический эксперимент; методы математической статистики (статистическая обработка результатов исследования), кластерный анализ.

Основываясь на недавних, в том числе собственных, исследованиях, авторы делают обоснованные выводы, что вопросы волонтерской деятельности, степени эффективности ее организации и взаимодействия волонтерских организаций с органами управления приобрели особую актуальность в условиях возникновения угрозы распространения новой коронавирусной инфекции (COVID-19), детерминировавшей необходимость принятия особо жестких управленческих мер с использованием методов и средств публично-правового регулирования. При этом акцентируется внимание на опыт работы транспорта в условиях сложной эпидемиологической обстановки, который наглядно продемонстрировал значение четкой организации системы органов государственного управления, взаимодействия их с благотворительными организациями, участия волонтеров в оказании помощи категориям маломобильных граждан в условиях неизбежного введения ограничений передвижения физических лиц.

К несомненным достоинствам рассматриваемой монографии можно отнести следующие основные результаты выполненного исследования:

— на основе интеграции системного, деятельностного, личностно ориентированного, компетентностного, аксиологического и акмеологического научных подходов была экспериментально доказана возможность эффективной реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности в образовательной среде юридического вуза;

— определено содержание понятия «интеграционный потенциал волонтерской деятельности», который рассматривается как совокупность педагогического, социально-психологического, деятельностного, аксиологического, акмеологического, социокультурного и нравственного ресурсов (возможностей) волонтерской деятельности, целенаправленное использование которых в образовательной среде вуза позволит стимулировать профессионально-личностное развитие студентов;

— уточнено представление о значимости интеграционного потенциала волонтерской деятельности и возможности его максимальной реализации в образовательной среде юридического вуза как способа расширения ресурсов его образовательно-воспитательного пространства; как способа амплификации профессионально-личностного развития будущих юристов; как значимой составляющей их профессиональной подготовки в вузе; как одного из эффективных инструментов развития образовательной среды вуза;

— посредством определения содержательных характеристик педагогического, социально-психологического, деятельностного,

аксиологического, акмеологического, социокультурного и нравственного ресурсов волонтерской деятельности расширено представление о них как о структурно-функциональных составляющих ее интеграционного потенциала;

— доказано, что в образовательной среде юридического вуза могут быть расширены возможности процесса профессиональной подготовки будущих юристов посредством системного моделирования волонтерской деятельности и обеспечения наиболее полной реализации ее интеграционного потенциала; а педагогическая теория обогащена научно-обоснованной моделью процесса реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности в образовательной среде юридического вуза;

— определены системные показатели и индикаторы, позволяющие выявить эффективность процесса реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности в образовательной среде вуза юридической направленности; в качестве таковых системных показателей выделены профессиональная субъектность и личностный потенциал, а в качестве индикаторов — увеличение количества студентов, участвующих в волонтерской деятельности; количество студентов со значимой динамикой в развитии профессиональной субъектности и личностного потенциала; образовательная успешность студентов-волонтеров;

— выявлен и экспериментально обоснован комплекс организационно-педагогических условий эффективности процесса реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности, обеспечение которых позволит расширить образовательные возможности вузовской среды, обновить содержательный и технологический компоненты образовательного процесса.

Материалы монографии могут быть применены в вузах юридической направленности при организации деятельности волонтерских организаций и создании условий для эффективной реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности в образовательной среде учреждения. Создан банк оригинальных диагностических методик для изучения влияния интеграционного потенциала волонтерской деятельности на процесс профессионально-личностного развития студентов в образовательной среде вуза, что актуально для использования в деятельности организаторов и участников волонтерского движения, преподавателей, психологов. Применение системных показателей и индикаторов результативности реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности в образовательной среде юридического вуза способствовало объективной интерпретации полученных данных, что создает предпосылки для качественной и количественной оценки эффективности изучаемого процесса.

Сформирован готовый к применению комплекс прикладных технологических средств, позволяющий волонтерам эффективно решать широкий круг задач, связанных с собственным профессионально-личностным развитием в условиях образовательной среды вуза и его изучением, информационно-аналитическим и методическим сопровождением волонтерской деятельности, обеспечением полной реализации ее многоаспектных ресурсов.

Использование модели процесса реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности может повысить отдельные качественные показатели образовательной деятельности вузов, а также расширить возможности сотрудничества с волонтерскими организациями других учреждений. Выявленные проблемы и противоречия педагогического и общеметодологического характера позволили определить приоритетные направления дальнейшего совершенствования деятельности общественных организаций в вузе и раскрыть новые ресурсы развития его образовательной среды.

Литература

1. Грувер, Н. В. Правовые проблемы и организационно-педагогические условия реализации интеграционного потенциала волонтерской деятельности в процессе подготовки специалистов в области юриспруденции : монография / Н. В. Грувер, , А. И. Землин, , И. В.. Холиков. — Москва : Русайнс, 2021.

References

1. Gruver, N. V. Pravovyye problemy i organizatsionno-pedagogicheskiye usloviya realizatsii integratsionnogo potentsiala volonterskoy deyatel'nosti v protsesse podgotovki spetsialistov v oblasti yurisprudentsii [Legal problems and organizational and pedagogical conditions for the implementation of the integration potential of volunteer activity in the process of training specialists in the field of jurisprudence]: monografiya / N. V. Gruver, , A. I. Zemlin, , I. V.. Kholikov. — Moskva : Rusayns, 2021.

ТРЕБОВАНИЯ к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»	**REQUIREMENTS for the materials submitted for publication in the journal "Transport law and security"**
Представленные статьи должны быть оригинальными, не опубликованными ранее в других печатных изданиях. Статьи должны быть актуальными, обладать новизной, содержать выводы исследования, а также соответствовать указанным ниже правилам оформления. В случае ненадлежащего оформления статьи она направляется автору на доработку.	Submitted papers must be original, not previously published in other printed publications. The material should be relevant, have a novelty, contain the results of the study, as well as comply with the mentioned below rules of registration. In case of improper registration, the papers will be sent back to the author for revision.
Статья представляется в электронном виде в формате Microsoft Word по электронному адресу: albinadg@mail.ru **Адрес редакции:** 127994, г. Москва, ул Образцова, д 9, стр. 9, учебный корпус 6	**All papers** should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru. **The official address of the editorial board** is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994.
Объем статей — от 20 тыс. до 40 тыс. печатных знаков (0,5—1,1 усл. п. л.), рецензий, обзоров зарубежного законодательства — до 20 тыс. знаков (0,5 усл. п. л.) При наборе текста необходимо использовать шрифт «Times New Roman». Размер шрифта для основного текста статей — 14. Сноски в тексте приводятся в [квадратных скобках], их нумерация должна соответствовать списку литературы, размещенному в конце статьи в алфавитном порядке; ссылки на комментарии приводятся в (круглых скобках).	**The paper** should be of 20.000-40.000 of pr.ch. (0.5-1.1 conv. pr.'s sheets) of A4 format, article reviews and reviews of foreign legislation should be up to 20.000 of pr.ch. (0.5 conv. pr.'s sheets). The paper should be printed in Microsoft Word format, Times New Roman, font-size 14 Pt. Footnotes in the text should be given in [square brackets]; their numbers should correlate to the references, given at the end of the article in alphabetical order. References to the comments should be put in (parentheses).
Ссылки на Интернет-ресурсы и архивные документы помещаются в тексте в квадратных скобках или внизу страницы по образцам, приведенным в ГОСТ Р 7.0. 100-2018 «Библиографическая ссылка».	References to Internet resources and archival documents are enclosed in square parentheses in the text or at bottom of the page according to the samples of the GOST P 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference».
Название статьи приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным.	**The title of the paper** is given both in Russian and in English. The title should be short and informative.
Сведения об авторах приводятся на русском и английском языках: фамилия, имя, отчество всех авторов полностью; полное название организации — места	**The information about authors** is given both in Russian and in English: surname, name, middle name (IN FULL WORDS) of EACH author; official name of the organization in

работы каждого автора в именительном падеже, ее полный почтовый адрес; должность, звание, ученая степень каждого автора; адрес электронной почты для каждого автора.	Nominative case (where EACH author works) with its full postal address; position, scientific degree, scientific status (if any) of EACH author; contacts (an e-mail) of EACH author.
Аннотация — независимый от статьи источник информации, краткая характеристика работы, включающая в себя актуальность, постановку проблемы, пути ее решения, результаты и выводы. В ней указывают, что нового несет в себе данная статья в сравнении с другими, родственными по тематике и целевому назначению. Рекомендуемый объем — 200—250 слов на русском и английском языках.	**An abstract** is an independent source of information, short description of the work, which contains a goal, a brief description of the research methods, a description of the main results and concise conclusions. The abstract clearly indicates that the article is original in comparison with others related in subject and purpose. The abstract of 200—250 words is recommended both in Russian and in English.
Ключевые слова приводятся на русском и английском языках. Необходимое количество ключевых слов (словосочетаний) — 6—10. Ключевые слова или словосочетания отделяются друг от друга точкой с запятой.	**Keywords** are given both in Russian and in English. There should be 6—10 of words or word combinations. Keywords are separated from each other with a semicolon.
В конце статьи приводится **список литературы**, в котором необходимо указать научные источники. Нормативный материал в список литературы не включается. Список следует оформлять по ГОСТ Р 7.0. 100-2018.	At the end of the paper there should be given **references** (both in Russian and in English) arranged according to the GOST R 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference. General requirements and rules of compilation». Normative material should not be included into the list.
Статьи рецензируются. Авторам предоставляется возможность ознакомиться с содержанием рецензий. При отрицательном отзыве рецензента автору предоставляется мотивированный отказ в опубликовании материала. Оригинальность текста должна составлять не менее 75% от объема статьи.	**All papers are peer reviewed**. The authors are given the opportunity to get acquainted with the content of reviews. In case of a negative review, the author is provided with a motivated refusal to publish the material. The text originality should be not less than 75% of the total paper.