ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 2(42)/2022

Издается с января 2016 г.

РОССИЯ КАК ТРАНЗИТНЫЙ УЗЕЛ ДЛЯ БРИКС

НОРМАТИВНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПОРТОВОГО КОНТРОЛЯ С ЦЕЛЬЮ СНИЖЕНИЯ УЯЗВИМОСТИ СУДОВ ОТ КИБЕРАТАК

ЭКСПЕРТИЗА ТРАНСПОРТНЫХ ДОКУМЕНТОВ. ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ РЕШЕНИЙ

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В КОНТЕКСТЕ ВОЕННО-МОРСКОЙ ПОДГОТОВКИ ЭКИПАЖЕЙ ГРАЖДАНСКИХ СУДОВ: КРАТКИЙ ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ

ВНЕДРЕНИЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ СРЕДЫ

КЛЮЧЕВЫЕ ОБЛАСТИ УПРАВЛЕНИЯ ЦИФРОВОЙ ТРАНСФОРМАЦИЕЙ ТРАНСПОРТНОГО ПРЕДПРИЯТИЯ

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И ТРАНСПОРТНЫЕ ПРАВООТНОШЕНИЯ

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2022. № 2 (42)	The online scientific journal “Transport law and security” 2022. № 2 (42)
Дата размещения номера — 15 июля 2022 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** (№ 2254 [https://vak.minobrnauki.gov.ru/uploader/loader?type=19&name=91107547002&f=8875]) 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.	The date of the issue is the 15th of July, 2022. 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.
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 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
Нестеров Евгений Александрович — председатель редакционного совета, кандидат юридических наук, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Nesterov Evgeny Aleksandrovich,** Chairman of the Editorial Council, Candidate of Law, the head of the Law Institute of the Russian University of Transport
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
Бажанов Станислав Васильевич — доктор юридических наук, профессор, академик Петровской академии наук и искусств, полковник юстиции в отставке	**Bazhanov Stanislav Vasilievich,** Doctor of Law, professor, academician of the Peter’s Academy of Sciences and Arts (St. Petersburg), retired colonel of justice
Белкин Анатолий Рафаилович — доктор юридических наук, профессор Московского технологического университета	**Belkin Anatoly Rafailovich**, Doctor of Law, professor of the Moscow Technological University (MIREA)
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
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
Велиев Исахан Вейсал-оглы — доктор юридических наук, профессор, руководитель аппарата Фонда «Знание» при Президенте	**Veliev Isakhan Veysal-Ogly,** Doctor of Law, professor, chief of the Foundation «Knowledge» under the President of the Republic of Azerbaijan

Азербайджанской республики (г. Баку, Азербайджан)	(Azerbaijan) (Baku)
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»
Гулин Виктор Борисович — заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта	**Gulin Viktor Borisovich,** deputy head of the Federal Service for transport supervision
Гуцуляк Василий Николаевич — доктор юридических наук, профессор, президент Ассоциации международного морского права, почетный работник Морского флота	**Gutsulyak Vasiliy Nikolaevich**, Doctor of Law, professor, president of the International Maritime Law Association, the honored worker of the Navy
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
Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, советник ректората Российского университета транспорта	**Dukhno Nikolay Alekseevich**, Doctor of Law, professor, advisor to the administration of the Russian University of Transport
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)
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
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
Колотушкин Сергей Михайлович — доктор юридических наук, профессор, главный	**Kolotushkin Sergey Mikhailovich**, Doctor of Law, professor, main researcher of the

научный сотрудник отдела изучения проблем управления и реформирования уголовно-исполнительной системы Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)	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)
Корякин Виктор Михайлович — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Гражданское право, международное частное право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Koryakin Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law, professor, head of the department “Civil law, international private law and civil procedure” of the Law Institute of the Russian University of Transport
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
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
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
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
Полякова Татьяна Анатольевна — доктор юридических наук, профессор, 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, professor, 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
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 (Riga, Latvia)
Тучкова Эльвира Галимовна — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры трудового права и права социального	**Tuchkova Elvira Galimovna**, Doctor of Law, honored lawyer of the Russian Federation, professor of the department of labour law and

обеспечения Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист РФ	social security law at Kutafin Moscow State Law University (MSAL)
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
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)
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
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

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

Землин А. И., Скаридов А. С.
Проблемные вопросы публично-правового регулирования подготовки работников сил обеспечения транспортной безопасности к их профессиональной деятельности 13

Сидоренко В. Г., Логинова Л. Н.
Современные аспекты образовательной деятельности для обеспечения информационной безопасности транспортной отрасли 21

Лобачев С. Л.
Транспортное образование России в контексте его цифровизации: состояние и некоторые перспективы 26

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Жариков М. В., Шатская И. И.
Россия как транзитный узел для БРИКС 34

Мордвинова Т. Б., Скаридов А. С.
Нормативное регулирование государственного портового контроля с целью снижения уязвимости судов от кибератак 53

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Смирнова В. В., Правкин С. А.
Правовые основы применения концессионной модели в транспортной сфере 69

Корнукова М. С., Корякин В. М.
Особенности обеспечения сохранности грузов при их перевозке в прямом смешанном сообщении 77

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Попов В. Л.
Экспертиза транспортных документов: проблемы и пути решений 89

Афанасьев П. Б., Коимшиди Г. Ф.
Современное состояние и тенденции развития транспортной преступности 100

Афанасьева О. Р.
Состояние и тенденции развития отдельных видов преступлений на транспорте 108

Новиков В. А., Шиян В. И.
Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава как угроза транспортной безопасности 116

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Матюхин О. И.
Проблемные вопросы по определению объектов воздушного транспорта, обслуживаемых органами внутренних дел 125

Пестов Н. Н., Кирюхин В. В.
Научное обеспечение деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации в сфере транспортной безопасности 137

Скрынник А. М.
Обеспечение транспортной безопасности в контексте военно-морской подготовки экипажей гражданских судов: краткий правовой анализ 145

Цечоев В. К., Чеботарева А. А.
К вопросу о методах повышения эффективности реализации транспортных правоотношений в деятельности сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения 154

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Малёшина Л. М., Хорошева А. В.
Внедрение интеллектуальных транспортных технологий как инструмент повышения безопасности транспортной среды 164

Дубовицкий В. А., Окороков Н. С., Яппаров Е. Р.
Концепция когнитивных модулей для обоснования возможности применения общего искусственного интеллекта в транспортной отрасли 173

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

Волков Р. В., Данилина Е. И.
Ключевые области управления цифровой трансформацией транспортного предприятия 183

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Семенов С. А.
Транспортная безопасность и транспортные правоотношения 196

Федорова Е. Л., Скуйбедина О. Н., Семаева О. В., Тоцкая И. В.
Коммуникативные особенности текстов, размещенных в транспорте (на примере метро) и их влияние на безопасность передвижения пассажиров 204

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Лаврухин М. В.
Партнёрская программа скрининга или частные подразделения транспортной безопасности Соединенных Штатов Америки 216

Мальцев В. А.
Особенности правового регулирования транспортного страхования в Индии 223

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Выпханова Г. В.
Актуальные направления и проблемы реализации документов стратегического планирования в области экологического развития 235

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Духно Н. А.
Вклад Владимира Николаевича Образцова в развитие технического образования в России 248

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность» 262

Contents

TRANSPORT SECURITY IN PROFESSIONAL EDUCATION

Zemlin Aleksandr Ig., Skaridov Aleksandr S.
Problematic issues of public law regulation of training the staff of transport security forces for their professional activities 13

Sidorenko Valentina G., Loginova Lyudmila N.
Current facets of educational activities to ensure information security of the transport industry 21

Lobachev Sergey L.
Transport education in Russia in the context of its digitalization: the state and some prospects..... 26

INTERNATIONAL TRANSPORT LAW

Zharikov Mikhail V., Shatskaya Irina Iv.
Russia as a transit hub for BRICS..... 34

Mordvinova Tatiana B., Skaridov Aleksandr S.
Law regulation of port state control to reduce ships' vulnerability to cyber attacks 53

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Smirnova Vera V., Pravkin Sergey Al.
Legal basis for application of the concession model in the transport sector 69

Kornukova Mariya S., Koryakin Viktor M.
Features of ensuring safety of goods in direct mixed transportation..... 77

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIMES

Popov Valery L.
Examination of transport documents: concerns and solutions 89

Afanasiev Pavel B., Koimshidi Georgy F.
Current state and tendencies of transport crime development..... 100

Afanasieva Olga R.
State and tendencies of development of some types of transport crimes 108

Novikov Valery An., Shiyan Valentina Iv.
Hijacking of air or water transport means or railway rolling stock as a threat to transport security..... 116

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Matyukhin Oleg Ig.
Problematic issues of determining air transport facilities serviced by internal affairs bodies..... 125

Pestov Nikolay N., Kiryukhin Vladimir V.
Scientific support of the activity of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation in the field of transport security 137

Skrynnik Anatoly M.
Transport security enforcement in the context of naval training of civil ships' crews: a brief legal analysis 146

Tsechoev Valery K., Chebotareva Anna Al.
To the question of methods for improving efficiency of transport legal relations in the activities of the staff of the Main Directorate for Traffic Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia..... 154

INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY AND SECURITY

Maleshina Lyudmila M., Khorosheva Anna V.
Introduction of intelligent transport technologies as a method to improve transport safety..... 164

Dubovitsky Viktor Al., Okorokov Nikolay S., Yapparov Evgeny R.
Concept of cognitive modules to justify possible application of general artificial intelligence in the transport industry..... 173

TRANSPORT ECONOMY

Volkov Roman V., Danilina Elena Iv.
Pivotal management areas of digital transformation of a transport enterprise..... 183

THEORY AND METHODOLOGY OF TRANSPORT LAW

Semenov Sergey Al.
Transport security and transport legal relations..... 196

Fedorova Elena L., Skuybedina Olga N., Semaeva Olga V., Totskaya Irina V.
Communicative features of the texts placed in transport (on the example of the subway) and their impact on the safety of passengers' movement 204

FOREIGN EXPERIENCE OF TRANSPORT LEGAL REGULATION

Lavrukhin Maksim V.
Screening Partnership Program or private transportation security agencies of the United States of America 216

Maltsev Vitaly An.
Features of legal regulation of transport insurance in India 223

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Vypkhanova Galina V.
Urgent implementation trends and problems of strategic planning documents in the field of environmental development 235

HISTORY OF TRANSPORT LAW

Dukhno Nikolay Al.
Vladimir Nikolayevich Obraztsov's contribution into the development of technical education in Russia 248

Requirements for the materials submitted for publication in the journal "Transport law and security" 262

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 372.8:656

© Землин Александр Игоревич,
доктор юридических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)
Zemlin.Aldr@yandex.ru

© Скаридов Александр Станиславович,
Государственный университет морского и речного флота
имени адмирала С. О. Макарова
alexskar94@hotmail.com

Проблемные вопросы публично-правового регулирования подготовки работников сил обеспечения транспортной безопасности к их профессиональной деятельности

Аннотация. Актуальность и практическая значимость исследования вопросов публично-правового регулирования подготовки работников сил обеспечения транспортной безопасности к их профессиональной деятельности предопределена особой значимой транспортной безопасности для функционирования экономики России, обеспечения национальной безопасности государства, имеющего уникальное геополитическое положение, территорию и протяженность транспортных путей. В статье в соответствии с логикой восхождения от абстрактного к конкретному рассматриваются проблемные вопросы публично-правового регулирования общественных отношений, возникающих в процессе и по поводу подготовки работников сил обеспечения транспортной безопасности к их профессиональной деятельности. Исходя из поставленной перед собой цели, заключающейся в выработке на основе системного правового анализа коллизий и пробелов законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности научно обоснованных предложений по совершенствованию системы административно-правовых актов, регламентирующих вопросы подготовки работников сил обеспечения транспортной безопасности к их профессиональной деятельности, решен ряд исследовательских задач. В частности, сформулированы и обоснованы предложения по совершенствованию ряда представляющихся немаловажными аспектов правового закрепления направлений, форм и порядка подготовки сил обеспечения транспортной

безопасности. Осуществлен критический анализ содержания активно применяемых в транспортном законодательстве правовых категорий, что позволило зафиксировать некоторые существенные коллизии и пробелы административного законодательства, регулирующего отношения в сфере подготовки работников сил обеспечения транспортной безопасности к их профессиональной деятельности. По результатам исследования сформулированы отдельные предложения по совершенствованию действующего транспортного законодательства, которые могут быть использованы для разработки и последующего применения профессионального стандарта для работников сил обеспечения транспортной безопасности, что, в свою очередь, может способствовать обеспечению безопасности в процессе функционирования элементов транспортной системы России в современных условиях.

Ключевые слова: транспортная безопасность; транспортное право; силы обеспечения транспортной безопасности; подготовка работников.

© Aleksandr Ig. Zemlin,
Doctor of Law, professor,
Russian University of Transport

© Aleksandr S. Skaridov,
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

Problematic issues of public law regulation of training the staff of transport security forces for their professional activities

Abstract. The relevance and practical significance of the study of issues of public law regulation of training the staff of transport security forces for their professional activities is substantiated by the special significant transport security for the functioning of the Russian economy, enforcement of the national security, which has a unique geopolitical position, territory, and length of transport routes. In the current paper, in accordance with logic passing from the abstract to the concrete, there have been considered the problematic issues of public law regulation of social relations, arising during training the staff of transport security forces for their professional activities. Due to the determined purpose, which is to develop scientifically based proposals for improving the system of administrative and legal acts regulating of training the staff of transport security forces for their professional activities, based on a systematic legal analysis of conflicts and gaps in legislation in the field of transport security, there has been solved several research tasks. There have been formulated and substantiated the proposals for improving several

seemingly important aspects of the legal consolidation of directions, forms and procedures for training the staff of transport security forces. There has been critically analyzed the content of the legal categories actively used in transport legislation which made it possible to fix some significant conflicts and gaps in the administrative legislation governing relations in the field of training the staff of transport security forces for their professional activities. Based on the study results, there have been formulated several proposals to improve the current transport legislation, which can be used to develop and subsequently apply a professional standard for the staff of transport security forces, which, in turn, can contribute to enforcing security in the process of functioning of the elements of the Russian transport system in modern conditions.

Keywords: transport security; transport law; transport security forces; training the staff.

Высокая степень научной проработанности проблемы, избранной автором для рассмотрения, позволяет исключить необходимость подробного рассмотрения крайне важных для дальнейшего исследования теоретических вопросов, ограничившись лишь абрисным описанием ранее достигнутых специалистами в интересующей нас области результатов.

Итак, нами, как и целым рядом иных специалистов в области транспортного права, ранее неоднократно отмечалось то обстоятельство, что нормальное, безопасное функционирование транспортной системы России имеет особое значение как для экономики страны, так и для обеспечения национальной безопасности Российской Федерации. В силу особой уязвимости транспортной системы необходимость четкого, ригоричного и полного правового урегулирования и организационного обеспечения транспортной деятельности вполне обоснована.

Не менее очевидно, что уязвимость транспортного комплекса для актов незаконного вмешательства (которые и составляют в соответствии с нормами законодательства о транспортной безопасности угрозу данному виду безопасности — прим. авт.) детерминирована его особенностями, к которым относят, в первую очередь, такие как протяженность транспортных магистралей, наличие опасных объектов транспортной инфраструктуры, большой поток пассажиров и грузов.

Из-за высокой уязвимости в сравнении со многими другими потенциальными целями объекты транспорта особенно привлекательны для террористов, так как обычно приводят к большому количеству жертв, могут парализовать ключевые секторы экономики и вызвать существенные социально-политические последствия негативного характера.

Нами неоднократно и вполне основательно акцентировалось внимание на том непреложном факте, что регулирование отношений, возникающих по поводу обеспечения безопасного функционирования транспортной

системы, осуществляется, в первую очередь, с использованием императивного метода, имеющего превалирующее значение в административных отношениях, возникающих в связи с управлением транспортным комплексом, что предопределено самой природой публичного права.

Значение публично-правовых норм в регулировании транспортных отношений является общепризнанным. При этом транспортное законодательство традиционно рассматривается как отрасль российского законодательства, включающая совокупность предметно систематизированных по сфере регулируемых ими общественных отношений кодифицированных и иных нормативных правовых актов различной отраслевой принадлежности.

В чрезвычайных условиях потребность в применении инструментария именно публичного (административного) права еще более обостряется. Нами и ранее отмечалось, что в условиях распространения инфекционных заболеваний особое значение приобретает оперативность принятия управленческих решений и эффективность их реализации.

Именно использование инструментария административного права позволяет обеспечить высокую степень властности, четкости и жесткости правового регулирования, необходимую для обеспечения оперативных управленческих воздействий. Использование метода властных предписаний, сопровождаемого установлением мер административной ответственности за их несоблюдение, позволяет обеспечить надлежащий уровень дисциплины участников публичных правоотношений. Не случайно этот метод получил особое распространение в сфере транспорта, где законность и дисциплина участников отношений, связанных с использованием транспортных средств, являющихся источником повышенной опасности, имеют особое значение.

В связи с изложенным полагаем справедливым утверждение, что в современных условиях все более возрастает значение профессионального образования специалистов и иных работников транспорта, а подготовка сил обеспечения транспортной безопасности в ситуации постоянного нарастания вызовов и угроз различного характера и происхождения приобретает особое значение.

Роль формирования правовой культуры у специалистов, обеспечивающих безопасное и эффективное функционирование транспортной системы Российской Федерации, имеющего, как свидетельствуют результаты историко-правового исследования, традиционный характер, подчеркивается представителями научной школы «Транспортное право».

Несмотря на значимость вопросов подготовки работников сил обеспечения транспортной безопасности к их профессиональной деятельности (далее — СОТБ), результаты системно-правового анализа нормативных правовых актов, регламентирующих требования к

профессиональной деятельности работников СОТБ, к образовательному процессу и процессу их подготовки, свидетельствуют о наличии существенных проблем в регулировании отношений в сфере подготовки и обучения работников СОТБ, допускаемых к работам, связанным с обеспечением транспортной безопасности.

Сложность и комплексный характер отношений, возникающих в процессе и по поводу обеспечения транспортной безопасности, значимость указанных отношений для обеспечения национальной безопасности страны предопределило государственно-властный характер регулирования деятельности в данной области.

Федеральный закон «О транспортной безопасности», который должен был сформировать систему обеспечения транспортной безопасности, включающую: оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, категорирование, планирование и реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности, контроль и государственный надзор за деятельностью субъектов транспортной безопасности, подготовку специалистов по транспортной безопасности и т.д., свою задачу решил не в полной мере. Значительная часть отмеченных в исследовании коллизий связана, в частности, с тем, что в отсутствии статьи о предмете регулирования Закона возникли противоречия между наименованием законодательного акта, характером требований к субъектам транспортной безопасности, в дальнейшем к профессиональной деятельности СОТБ, многие из которых не устранены и до настоящего времени.

Одной из причин такого положения дел, по нашему мнению, является недостаточно четкое и однозначное определение понятий «транспортная безопасность», «безопасность населения на транспорте», «безопасность на транспорте», что отражается на неоднозначном понимании как направлений обеспечения указанных видов безопасности, так и определении СОТБ [1, стр. 26—32].

В частности, в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» транспортная безопасность понимается как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Указом Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» легализовано понятие «комплексная система обеспечения безопасности населения на транспорте». При этом первоначально под безопасностью населения на транспорте понималось «состояние защищенности пассажиров и персонала на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера», а с 4 июля 2019 г. данным термином стало обозначаться исключительно «состояние защищенности пассажиров и персонала на транспорте от актов

незаконного вмешательства» (см. распоряжение Правительства РФ от 4 июля 2019 г. № 1460-р). Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р) вводит термин «безопасность на транспорте», определяемый как «набор характеристик и мер в транспортном комплексе с целью снижения рисков причинения вреда жизни или здоровью человека при эксплуатации и пользовании объектами инфраструктуры и транспортными средствами».

Федеральным законом от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ Федеральный закон «О транспортной безопасности» дополнен понятием «силы обеспечения транспортной безопасности», определение которых содержится в п. 7.2 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности». Часть 2 ст. 10 Федерального закона «О транспортной безопасности» устанавливает, что перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, устанавливается Правительством РФ. Указанный перечень утвержден распоряжением Правительства РФ от 5 ноября 2009 г. № 1653-р. При этом, как основательно отмечает С. А. Семенов, из приведенного в указанном документе перечня только работы, указанные в п. 5, а именно разработка и реализация планов обеспечения транспортной безопасности, относятся к компетенции субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков. Далее автор вполне основательно указывает на то, что ни одну из перечисленных работ Федеральный закон «О транспортной безопасности» к компетенции СОТБ и подразделений транспортной безопасности не относит [2, стр. 152].

Следует исходить из того, что по смыслу ст. 4 Федерального закона «О транспортной безопасности» указанный вид безопасности обеспечивается субъектами транспортной инфраструктуры (лицами, являющимися собственниками объектов транспортной инфраструктуры или использующими их на ином законном основании) и перевозчиками (юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, принявшими на себя обязанность доставить пассажира, вверенный отправителем груз, багаж из пункта отправления в пункт назначения). Именно указанные лица должны организовать подготовку и профессиональную деятельность работников СОТБ. Специалистами как в области транспортно-правовой науки и образования, так и практическими работниками, представителями общественных организаций справедливо отмечается, что ситуацию, когда длительное время отсутствует легальное закрепление профессии, специальности (специальностей) и соответствующих должностей работников СОТБ, нормальной признать не представляется возможным [см. материалы Всероссийской научно-практической конференции «Роль институтов гражданского общества в системе обеспечения безопасности на транспорте», проведенной 20 апреля 2021 г. на дискуссионной площадке Российского университета

транспорта]. Действительно, в отсутствие легализованных профессиональных стандартов, паспортов специальности, определяющих требования к профессиональным компетенциям, уровню подготовки работника и т.п., представляется затруднительным не только осуществление профессиональной переподготовки и повышения квалификации работников СОТБ, но и собственно определение направлений обучения и подготовки данной категории работников.

Таким образом, отсутствие легализованной профессии (специальности) и должностей, непосредственно связанных с транспортной безопасностью; специального правового закрепления трудовых, социальных гарантий, порядка социального обеспечения работников СОТБ; правовой регламентации получения профессии (специальности) по направлению подготовки всех уровней образования по профилю «транспортная безопасность» в рамках законодательства РФ об образовании влекут за собой нарушения в практике образования и подготовки СОТБ.

Указанные нарушения, в свою очередь, влекут за собой нарушения законодательства при проведении обязательной аттестации лиц, претендующих на занятие профессиональной деятельностью на должностях, связанных с транспортной безопасностью.

Таким образом, имеется неотложная необходимость подготовки предложений по внесению изменений в правовые акты, регламентирующие систему подготовки квалифицированных кадров для СОТБ, а также непрерывного совершенствования их профессиональных компетенций. Особую актуальность эта задача приобретает в условиях возрастания угроз транспортной безопасности, развития рынка труда. Указанная задача должна быть решена в рамках Национальной системы развития квалификаций в Российской Федерации, основанной на профессиональных стандартах. Результаты, представленные в статье, соответствуют положениям Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, а также Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 6 февраля 2021 г. № 255-р).

Разумеется, изложенные результаты и рекомендации не носят исчерпывающего характера и не претендуют на окончательность, однако они могут служить основой для дальнейшего обсуждения вопросов о перспективах, тенденциях и направлениях развития российского законодательства и правоприменительной практики в интересах уточнения и легализации полномочий, подготовки и обучения работников СОТБ.

Литература

1. Корякин, В. М. О соотношении понятия «транспортная безопасность» со смежными понятиями в области безопасности на транспорте / В. М. Корякин // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 11. — С. 26—32.

2. Семенов, С. А. О понятии «силы обеспечения транспортной безопасности» / С. А. Семенов // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 1(41). — С. 146—160.

References

1. Koryakin, V. M. O sootnoshenii ponyatiya «transportnaya bezopasnost'» so smezhnymi ponyatiyami v oblasti bezopasnosti na transporte [On the relationship between the concept of “transport security” and related concepts in the field of transport security] / V. M. Koryakin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 11. — S. 26—32.
2. Semenov, S. A. O ponyatii «sily obespecheniya transportnoy bezopasnosti» [On the concept of "transport security forces"] / S. A. Semenov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2022. — № 1(41). — S. 146—160.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 372.8:378:656

© Сидоренко Валентина Геннадьевна,
доктор технических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)
valenfalk@mail.ru

© Логинова Людмила Николаевна,
кандидат технических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)
ludmilanv@mail.ru

Современные аспекты образовательной деятельности для обеспечения информационной безопасности транспортной отрасли

Аннотация. В современных условиях специалисты в области компьютерной безопасности и защиты информации востребованы особенно для обеспечения бесперебойной работы транспортной отрасли. Статья посвящена анализу аспектов образовательной деятельности кафедры «Управление и защита информации» РУТ (МИИТ), которая готовит специалистов по специальности «Компьютерная безопасность». Дан обзор образовательной программы, сформулированы принципы, положенные в основу подготовки специалистов по защите информации в РУТ (МИИТ). Продемонстрированы темы, которые студенты изучают в рамках образовательной программы.

Ключевые слова: компьютерная безопасность; защита информации; информационная безопасность; подготовка кадров; уязвимость; риск

© Valentina G. Sidorenko,
Doctor of Technical Sciences, professor,
Russian University of Transport

© Lyudmila N. Loginova,
Candidate of Technical Sciences, associate professor,
Russian University of Transport

Current facets of educational activities to ensure information security of the transport industry

Abstract. In modern conditions, there is a great need in specialists working in the field of cyber security and information protection, especially to ensure the smooth operation of the transport industry. The current paper deals with the analysis of facets of educational activities of the department “Information Management and Protection” of RUT (MIIT), which trains specialists of “Cyber security”. There has been presented an overview of the educational program. There has been formulated the principles underlying the training of cyber security specialists in RUT (MIIT). There have been demonstrated the themes which are studied as part of the educational program.

Keywords: cyber security; information protection; information security; staff training; vulnerability; risk.

В условиях повсеместной цифровизации, интеллектуализации и, как следствие, роста объемов обрабатываемых данных вопрос защиты данных, их собственников и пользователей встает на первое место. Несмотря на широкое освоение множества базовых информационных технологий, лишь небольшая часть компаний способна верно выстраивать бизнес-процессы, грамотно выделять ресурсы и оценивать риски, связанные с информационной безопасностью. Специалисты по защите информации и компьютерной безопасности становятся наиболее востребованными в условиях сложившейся геополитической, экономической и общественной обстановки. Государственные высшие учебные заведения, частные образовательные организации наблюдают повышенный интерес абитуриентов к получению знаний и навыков по защите информации и компьютерной безопасности. В связи с этим модернизация образовательных программ в области защиты информации и компьютерной безопасности на основе накопленного опыта и последних достижений в области науки и техники является актуальным вопросом.

В настоящее время в соответствии со Стратегией развития информационного общества в Российской Федерации на 2017—2030 годы и программой «Цифровая экономика Российской Федерации» в государственных компаниях, в том числе ОАО «РЖД», активно внедряются новые информационные технологии, что повышает актуальность решения задач компьютерной безопасности.

Выпускники, как будущие специалисты широкого профиля, должны обладать компетенциями в области системного анализа, программирования, тестирования, информационных технологий, технической поддержки и администрирования информационно-коммуникационных систем, защиты информации в телекоммуникационных системах и сетях, автоматизации

информационно-аналитической деятельности в сфере безопасности компьютерных систем и сетей, защиты информации в автоматизированных системах, технической защиты информации, обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак.

Формирование соответствующих компетенций возможно в ходе изучения широкого спектра дисциплин, разносторонней подготовки в области информационных технологий, общей инженерной и узкоспециальной подготовки. Успешное решение задач компьютерной безопасности в транспортной отрасли базируется на знаниях о соответствующих объектах информатизации: автоматизированных информационно-управляющих системах, технологических процессах, бизнес-процессах. Выпускающая кафедра «Управление и защита информации» является одной из ведущих в университете в области автоматизации и цифровизации на транспорте. В реализуемой образовательной программе уделяется внимание всем аспектам информационной безопасности, защиты информации и компьютерной безопасности.

Большое внимание в процессе подготовки уделяется изучению методов и средств командной работы, подготовке отчетной документации в соответствии с общепринятыми стандартами.

Проводить объективную оценку уровня подготовки студентов позволяет выполнение командных работ по дисциплине «Проектная деятельность», реализация курсовых работ по изучаемым дисциплинам, защита выпускной квалификационной работы, тематика которых отражает все разнообразие деятельности специалистов в области информационной безопасности, компьютерной безопасности и защиты информации применительно к различным отраслям экономики.

Несомненно, современные специалисты в области информационной безопасности, защиты информации и компьютерной безопасности должны обладать актуальными знаниями о наиболее значимые уязвимостях и угрозах безопасности веб-приложением. Выпускники должны уметь оценивать существующие уязвимости, причины их возникновения и возможный ущерб. Одной из задач при обучении будущих специалистов области информационной безопасности, защиты информации и компьютерной безопасности является расширение множества используемых специалистами популярных бесплатных инструментов с открытым кодом для пентестинга (тестирования на проникновение), который автоматически выявляет основные классы *SQL*-инъекций: *SQLMap*, *jSQL Injection*, *BBQSQL*, *NoSQLMap*, *WebCruiser, Arachni*. На кафедре «Управление и защита информации» (УиЗИ) РУТ (МИИТ) студенты изучают функционал широкого спектра инструментов, а также используют эти инструменты при выполнении дипломного

проектирования, принимают участие в конференциях с темами исследований, посвященными *SQL*-инъекциям.

В рамках проведения работы над выпускной работой студенты кафедры знакомятся с технологиями блокчейн, выполняют дипломные проекты для решения вопросов повышения защищенности распределенной финансовой организации, основанной на использовании технологии блокчейн.

Одной из актуальных задач в области информационной безопасности в системах интеллектуального управления является мониторинг безопасности объектов (МБО), который должен обеспечивать формирование доверенных маршрутов и отслеживание информационных потоков, контроль подключений внешних объектов или субъектов, конфигурирование маршрутизаторов и взаимодействие с коммутаторами, что для транспортной системы является исключительно важным, так как транспорт относится к критически важным сферам функционирования отраслей экономики и должен обеспечивать безопасную перевозку пассажиров и грузов.

В нормативной области безопасность регулируется Федеральным законом от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации», а конкретные требования указаны в приказе ФСТЭК России от 25 декабря 2017 г. № 239 «Об утверждении требований по обеспечению безопасности значимых объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации». Таким образом, основная задача мониторинга безопасности объектов состоит в контроле подключений к критически важным объектам инфраструктуры предприятия и управлении доверенными маршрутами сети в режиме реального времени, что позволит своевременно реагировать и предотвращать несанкционированные действия внешних пользователей, и, как следствие, исключить возможность хищения данных, а также нарушения работоспособности серверов. Студенты кафедры принимают участие в повышении защищенности локальной сети железнодорожного предприятия путем разработки МБО-анализаторов (модели мониторинга объектов внешних атак).

Эффективная работа, связанная с анализом и обработкой информации, невозможна без использования компьютерных сетей. Сети как государственных, так и коммерческих компаний, в Интернет обеспечивают доступ к базам данных. Технология удаленного доступа предполагает решения различных видов функциональных задач компании или бизнес-процессов с использованием глобальной сети Интернет. При этом процесс организации удаленного доступа на сегодняшний день должен учитывать новые общественные условия. Вопросы разработки системы защиты удаленного доступа и конфигурирования виртуальной частной сети (*VPN*) на основе актуальных

криптографических протоколов выходят на первые места. Студенты кафедры УиЗИ рассматривают методы реализации удаленного доступа пользователей к корпоративной сети; проводят анализ угроз и *VPN*-протоколов для обеспечения информационной безопасности; разрабатывают и настраивают конфигурации защищенного *VPN*-туннеля между узлами компьютерной сети.

Это лишь часть направлений разносторонних исследований, проводимых студентами.

Реализация важнейшей в настоящее время образовательной программы по защите информации и компьютерной безопасности, тесная связь с объектами информатизации, рассмотрение актуальных вопросов защиты информации и компьютерной безопасности являются отличительной чертой подготовки кадров для обеспечения безопасности транспортной отрасли.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 378.018.43:656

© Лобачев Сергей Львович,
доктор технических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Транспортное образование России в контексте его цифровизации: состояние и некоторые перспективы

Аннотация. В статье рассматриваются основные тенденции в транспортном образовании России, подчеркнуты наиболее существенные его отличительные особенности и их отражение в направлениях развития транспортной системы России, изложенных в Транспортной стратегии Российской Федерации. Отмечается, что доминирующей тенденцией в образовании России с начала XXI в. является централизация, которая реализуется в виде создания федеральных, опорных и сетевых университетов. На базе ранее проведенного анализа программных платформ транспортных вузов сделан вывод, что вузы данного профиля располагают современными системами дистанционного обучения, в основе которых лежит общая для большинства вузов платформа *Moodle*. Накопленный в транспортных вузах опыт реализации учебного процесса с использованием дистанционных образовательных технологий позволяет говорить о реальности проекта сетевого отраслевого транспортного университета России. Организационно-правовой формой такого университета должен стать консорциум вузов транспортного профиля, что подразумевает равноправное партнерство всех вузов-участников. Данный проект нацелен на интеграцию научного потенциала транспортных вузов и повышение качества подготовки специалистов отрасли путем укрепления сотрудничества, межвузовских связей и связей с отраслевыми предприятиями на территории РФ. Сделан также вывод, что в условиях цифровизации транспортной отрасли и экономики в целом именно сетевые университеты обладают наивысшим потенциалом, поскольку объединяют потенциальные достоинства различных вузов на добровольной основе, обеспечивая условия для взаимного обогащения как в методическом, так и в технологическом аспектах.

Ключевые слова: интеграция образовательных программ; платформы дистанционного обучения; транспортное образование; сетевой отраслевой транспортный университет.

© Sergey L. Lobachev,
Doctor of Technical Sciences, professor,
Russian University of Transport

Transport education in Russia in the context of its digitalization: the state and some prospects

Abstract. The current paper has discussed the main tendencies in transport education in Russia, underlined its most significant distinctive features and their reflection in the directions of the Russian transport system development, set out in the Transport Strategy of the Russian Federation. There has been noted that since the beginning of the XXI century the main tendency in the education of Russia has been centralization, which is implemented in the form of establishing federal, flagship and network universities. Based on the previous analysis of software platforms of transport universities, there was drawn a conclusion that universities of this profile have modern distance learning systems, which are based on the *Moodle* platform common to most universities. The experience accumulated in transport universities during the educational process using distance learning technologies allows speaking about the reality of the project of a network transport university in Russia. The organizational and legal form of such a university should be a consortium of transport universities, which implies an equal partnership of all participating universities. This project is aimed at integrating the scientific potential of transport universities and improving the quality of training the transport specialists by strengthening cooperation, interuniversity connection, and cooperation with transport industry enterprises in the Russian Federation. There has been drawn a conclusion that in the context of digitalization of the transport industry and the economy, these are network universities that have the highest potential, since they combine the potential advantages of various universities on a voluntary basis, providing conditions for mutual enrichment both in methodological and technological facets.

Keywords: integration of educational programs; distance learning platforms; transport education; network transport university.

Введение

Транспортное образование в России имеет более чем 300-летнюю историю. Еще в 1701 г. в Москве была основана школа математических и навигационных наук, а в 1711 г. образована Инженерная школа, готовившие специалистов для флота и строительства. Примерно через 100 лет, в 1809 г. манифестом Императора Александра I был учрежден единый орган управления транспортом — Управление водяных и сухопутных

коммуникаций, а также открыто первое отраслевое транспортное учебное заведение — Корпус инженеров путей сообщения [https://history.mintrans.ru (дата обращения: 3 мая 2022 г.)]. Следует отметить, что централизация управления системой транспорта в России несколько опередила аналогичные процесса в других странах, в частности в США. Такое внимание к вопросам организации транспорта вполне объяснимо размерами России, и без решения этих вопросов развитие промышленности и государства в целом стало бы практически невозможно.

Состояние вопроса

Транспортная отрасль формирует более 6% национального внутреннего валового продукта и является важнейшей инфраструктурой практически для всех отраслей экономики. Этим объясняется особое внимание к вопросу подготовки кадров для транспорта. В частности, распоряжением Правительства РФ от 6 февраля 2021 г. № 255-р была утверждена Концепция подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года. В настоящее время подготовка специалистов для транспортной отрасли в основном осуществляется в 17 вузах, подведомственных Минтрансу России, что обеспечивает ежегодный выпуск по всем формам и уровням обучения более 60 тыс. специалистов. Существует еще ряд вузов различной ведомственной принадлежности, работающих в этом же направлении. Однако все они должны обеспечить единые требования по подготовке специалистов.

Существенными отличительными особенностями транспортного образования России являются:

1) ведомственная принадлежность большинства образовательных организаций, ведущих подготовку специалистов для транспортной отрасли;

2) особые требования к материально-технической базе учебных заведений, ведущих подготовку специалистов для транспорта.

3) экстерриториальность мест работы выпускников, чем объясняется популярность у обучающихся заочной (дистанционной) формы обучения [1].

Следует отметить, что в вопросе организации подготовки специалистов для транспорта Россия близка к модели, используемой в Китае.

В рамках федеральной политики по формированию крупных научно-образовательных центров в 2017 г. на базе Московского государственный университета путей сообщения Императора Николая II (МИИТ) создан Российский университет транспорта (РУТ) как федеральный головной вуз транспортного профиля. РУТ должен стать передовым интегральным транспортным научно-образовательным центром.

Если обратиться к отличительным особенностям транспортного образования России, то станет понятно, что создание одного самого передового вуза не может решить задачу транспортного образования в

целом. Поэтому весьма актуальной является задача интеграции потенциала транспортных вузов для решения задач Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2011 г. № 3363-р). Этот подход нашел свое отражение в Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года. Вопросы интеграции потенциалов отечественных вузов и обеспечение академической мобильности студентов и преподавателей были поставлены более 20 лет назад, но только с повсеместной информатизацией образовательных организаций они получили технологическую базу для практической реализации и признаны профессиональным сообществом как один из основных инструментов подготовки кадров в XXI в. [2]

События 2020 г. только подтвердили тот факт, что именно цифровые информационные технологии могут стать основой для интеграции различных образовательных организаций, независимо от их уровня, места расположения или ведомственной принадлежности. Однако реализация основной функции вузов и других учебных заведений (учебного процесса с использованием цифровых технологий) опирается на конкретные программные платформы — системы дистанционного обучения (далее — СДО), разнообразие которых может являться существенной преградой на пути их интеграции в единую информационно-образовательную среду нескольких вузов. В условиях широкой автономии учебных заведений они самостоятельно принимают решения о выборе платформ СДО.

Анализ решений, принимаемых транспортными вузами в части внедрения различных СДО, был проведен в середине 2020 г. и позволил определить, что около 80% вузов используют платформу *Moodle* и СДО на ее базе. Остальные 20% распределяются между несколькими платформами и иногда являются дополнением основной платформы *Moodle*. Результаты данного анализа позволили сделать два основных вывода:

- в системе транспортного образования существует единая базовая платформа (*Moodle*), и она обеспечивает доступ к открытому коду, позволяя проводить доработки с целью реализации специфики транспортных вузов;
- единая базовая платформа обеспечивает поддержку всех современных форматов (*SCORM, AICC, IMS* и пр.), что открывает возможности интеграции СДО различных университетов в единую образовательные систему.

Представленные выше выводы открывают реальные перспективы интеграции учебных заведений одного профиля на технологическом уровне, но не решают учебно-методических и организационных вопросов. Данные вопросы должны прорабатываться в процессе комплексных проектов сетевых университетов, объединяющих вузы.

Примерно с 2010 г. в России активно разрабатываются проекты сетевых университетов. Создание таких университетов ведется по двум направлениям. Первое направление — проекты в рамках региональных образовательных пространств (сетевой университет СНГ, университет Шанхайской организации сотрудничества, сетевой университет, Евразийский сетевой университет в рамках образовательного пространства стран ЕАЭС и др.). Второе направление — проекты сетевого взаимодействия российских вузов одного профиля (сетевой педагогический университет, сетевой университет в сфере промышленной, ядерной и энергетической безопасности, ассоциация «Консорциум опорных вузов Госкорпорации “Росатом”» и др.).

Перспективы развития

Анализ состояния информатизации системы образования России с учетом накопленного опыта внедрения в учебный процесс платформ СДО и создания сетевых университетов в России позволяет предложить перспективное направление развития транспортного образования России — проект сетевого отраслевого транспортного университета (СОТУ) России. Данный проект нацелен на создание отраслевой информационно-образовательной среды путем интеграции транспортных вузов при сохранении их полной самостоятельности и автономии. Такой подход призван повысить качество подготовки специалистов транспортной отрасли путем укрепления сотрудничества вузов, объединения их учебно-методического, научного и кадрового потенциалов, а также установления связей с отраслевыми предприятиями на территории РФ. Именно связи транспортных университетов с предприятиями отрасли позволят выйти на качественно новый уровень транспортного образования [3].

Примером подобного подхода может являться европейский проект *TransportNET* [https://www.uantwerpen.be/en/projects/transportnet/ (дата обращения: 3 мая 2022 г.)], однако сейчас он основное внимание концентрирует на повышении квалификации специалистов транспортной отрасли и на научной кооперации участников проекта. Не исключая данных целей, надо отметить, что проект СОТУ основное внимание уделяет подготовке специалистов для практической работы на предприятиях транспортной отрасли.

Организационно-правовой формой СОТУ должен стать консорциум, что подразумевает равноправное партнерство всех вузов-участников. Следует отметить, что участие в образовательном консорциуме СОТУ не налагает на его участников жестких требований, каждый участник реализует только те функции, которые считает полезными именно для своего вуза. Управление консорциумом СОТУ осуществляет Координационный совет представителей. Работа консорциума должна строиться на базе информационно-образовательной среды и технологий интернет-портала консорциума, интегрирующих СДО вузов-участников. В рамках данной среды формируются интегральные каталоги по всем вузам-участникам.

Примерами таких каталогов являются каталоги учебных заведений, образовательных программ, учебных курсов и дисциплин, преподавательского состава с разделением по дисциплинам, научных сотрудников с учетом их профессиональных интересов, информационных и образовательных ресурсов и т.д.

Организация учебного процесса в СОТУ должна опираться на механизмы «включенного обучения» и академической мобильности, предполагающие для студентов возможность изучения определенной части дисциплин в различных вузах, а для преподавателей — вести обучение студентов не только в своем вузе. Такой подход подразумевает использование системы зачетных единиц (кредитов), общие критерии приема экзаменов, технологию документирования хода и результатов учебного процесса. Достижение этих целей обеспечивается интеграцией образовательных программ, реализацией совместно разработанных учебных планов и признанием участниками проекта учебных курсов, пройденных обучающимися в других вузах-участниках консорциума.

Интересные возможности открывает данный проект в научном взаимодействии. У аспирантов появляется возможность работать с научными руководителями из любого вуза, а у научных сотрудников возможность реализации совместных проектов.

Интеграция ресурсов учебных заведений транспортного комплекса в рамках СОТУ позволит реализовать задачи разработки и внедрения онлайн-курсов нового поколения, интегрирующих виртуальные тренажеры, и решения, основанные на технологиях больших данных и искусственного интеллекта, поставленные в Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года. В данной Концепции стоит задача создания отраслевого методического центра развития дистанционных форм обучения, аккумулирующего лучшие практики и учебно-методические материалы отраслевых учебных заведений. Проект СОТУ решает данную задачу автоматически, обеспечивая возможности проведения совместных прикладных научно-исследовательских работ и различных отраслевых конкурсов. Кроме того, материалы отраслевых научных конференций, проводимых в рамках СОТУ, аккумулируются в едином архиве, открывая возможность поиска материалов этих конференций. В настоящее время такие материалы размещаются и различных серверах организаций-организаторов, что существенно усложняет их поиск и использование.

Реализация проекта СОТУ позволит оптимизировать расходы на создание и внедрение в учебный процесс тренажерной базы транспортных образовательных организаций за счет коллективного использования симуляторов, основанных на технологиях виртуальной и дополненной реальности. Необходимо отметить, что финансовые условия создания и использования подобных ресурсов в каждом конкретном случае могут быть различны и определяются создателями подобных ресурсов,

обеспечивая их заинтересованность в создании новых и совершенствование уже созданных.

Создание в рамках СОТУ условий, обеспечивающих академическую мобильность студентов и преподавателей, позволяет широко привлекать в любой вуз ведущих преподавателей независимо от места их проживания и работы. Это, в свою очередь, открывает новые перспективы по созданию образовательных программ на иностранных языках и повышению экспортного потенциала транспортных вузов, входящих в СОТУ. Использование Интернет-технологий и кооперация транспортных университетов РФ позволяет говорить о хороших перспективах СОТУ и на международном уровне.

Проект СОТУ не может не учитывать тот факт, что последние годы большое внимание в России уделяется развитию технологий искусственного интеллекта. В декабре 2020 г. подписана перспективная программа стандартизации по приоритетному направлению «Искусственный интеллект» на период 2021—2024 годов [https://www.economy.gov.ru/material/file/28a4b183b4aee34051e85ddb3da87625/20201222.pdf (дата обращения: 3 мая 2022 г.)], содержащая 217 стандартов, которые планируется разработать в этот период. Данная программа опирается на Указ Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации». Применительно к образованию целый ряд стандартов может быть использован в качестве базовой основы для внедрения искусственного интеллекта в учебных заведениях, и в этом направлении СОТУ может стать методическим центром по внедрению средств искусственного интеллекта в транспортное образование РФ.

Заключение

Поставленная в Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года задача создания и внедрения модели «цифрового университета» («цифрового колледжа»), а также направления цифровизации транспортных образовательных организаций, включая создание единого информационного портала, полностью решаются предложенным проектом СОТУ, который представляется как комплексный, обеспечивающий решение различных задач транспортного образования на единой платформе.

В последние годы в системе образования России сформировалась тенденция на структуризацию и централизацию учебных заведений, в том числе вузов. В рамках этого подхода сформирована группа федеральных и опорных университетов.

СОТУ представляет собой еще одну форму централизации, которая реализуется не административными методами, а на добровольной основе, что может дать весьма интересный результат, хотя и в более отдаленной перспективе.

Создание СОТУ — процесс длительный, требующий выработки общих организационных, финансовых, методических и технологических подходов, но практический опыт убеждает в том, что это вполне реально. Основные принципы были разработаны и опробованы на практике, но они несколько опередили время, и, похоже, именно сейчас это время пришло.

В условиях цифровизации экономики в целом и системы образования в частности именно сетевые университеты обладают наивысшим потенциалом, поскольку объединяют достоинства различных вузов на добровольной основе. События 2020 г. значительно изменили в лучшую сторону отношение многих преподавателей и руководителей образовательных организаций к использованию дистанционных технологий в учебном процессе, что позволяет говорить об актуальности проекта СОТУ именно сейчас.

Литература

1. Гаранин, М. А. Транспортное образование в мире / М. А. Гаранин // Профессиональное образование и рынок труда. — 2020. — № 3. — С. 61—71.
2. Климов, А. А. Цифровые технологии, навыки, инженерное образование для транспортной отрасли и технологии образования / А. А. Климов [и др.] // International Journal of Open Information Technologies. — 2019. — Т. 7. — № 10. — С. 98—127.
3. Сафронова, О. В. Отраслевое образование в России (на примере транспортных образовательных организаций) / О. В. Сафронова // в сборнике: «Преподаватель высшей школы в XXI веке», труды XVII Международной научно-практической конференции. — Москва, 2020.

References

1. Garanin, M. A. Transportnoye obrazovaniye v mire [Transport education in the world] / M. A. Garanin // Professional'noye obrazovaniye i rynok truda. — 2020. — № 3. — S. 61—71.
2. 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 technology] / A. A. Klimov [i dr.] // International Journal of Open Information Technologies. — 2019. — T. 7. — № 10. — S. 98—127.
3. Safronova, O. V. Otraslevoye obrazovaniye v Rossii (na primere transportnykh obrazovatel'nykh organizatsiy) [Sectoral education in Russia (on the example of transport educational organizations)] / O. V. Safronova // v sbornike: «Prepodavatel' vysshey shkoly v KHKHI veke», trudy XVII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Moskva, 2020.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 327:339.5

© Жариков Михаил Вячеславович,
доктор экономических наук, доцент,
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации
michaelzharikoff@gmail.com

© Шатская Ирина Ивановна,
кандидат экономических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)
irina_shatskaya@mail.ru

Россия как транзитный узел для БРИКС

Аннотация. БРИКС оказывает сильное влияние на рост мирового ВВП. Это влияние выражается в большем количестве товаров, перевозимых по глобальной цепочке поставок. Более глубокое торговое, инвестиционное и транспортное сотрудничество в рамках БРИКС могло бы внести гораздо больший вклад в общее дело, если бы существовало больше стимулов, поддерживаемых согласованной политикой. Для этого БРИКС нужны единые принципы таможенно-тарифного регулирования и единые правила транзита. Однако государства-члены по-прежнему готовы сохранять независимость и суверенитет при принятии важных экономических и политических решений, а также склонны проводить протекционистскую политику и защищать отечественных производителей от иностранной конкуренции. Кризис 2020 г. показал, что более глубокое сотрудничество необходимо для обеспечения высоких экономических показателей, лучших способов транспорта и связи, а также безопасности и охраны здоровья. В статье представлен взгляд на то, что Россия могла бы сделать для БРИКС в плане поддержки расширения сотрудничества, в том числе общих евразийских транзитных маршрутов, общих мер безопасности и общей вакцинации (Спутник В) и общего транспортного судоходства (ГЛОНАСС) стать эффективным средством для более тесного сотрудничества в решении сегодняшних экономических, социальных, коммуникационных и медицинских проблем.

Ключевые слова: таможенно-тарифное регулирование; транспортное сотрудничество; правила транзита; транспортное судоходство; транзитные маршруты.

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

© Irina Iv. Shatskaya,
Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Russian University of Transport

Russia as a transit hub for BRICS

Abstract. BRICS has a strong influence on global GDP growth. This influence is revealed by more goods passing through the global supply chain. A wider trade, investment and transport cooperation within BRICS could contribute much more to the common cause if there were more incentives supported by the agreed policy. Therefore, BRICS needs common principles of customs and tariff regulation and common transit rules. However, the BRICS member states are still ready to maintain independence and sovereignty in making important economic and political decisions, and tend to pursue protectionist policy and protect domestic producers from foreign competition. The crisis of 2020 showed that deeper cooperation was of great necessity to ensure strong economic activity, better ways of transporting and communication, and safety and health. The current paper has presented a look at what Russia could do for BRICS in supporting increased cooperation, including common Eurasian transit routes, common security measures and common vaccination (Sputnik V) and common transport shipping (GLONASS) to become an effective means for more close cooperation in solving current economic, social, communication and medical problems.

Keywords: customs and tariff regulation; transport cooperation; transit rules; transport shipping; transit routes.

Основными характеристиками России как транзитной страны для основных стран БРИКС являются:

• география: евразийское положение России, Индии и Китая;

• сухопутное транспортное сообщение между Россией, Индией и Китаем;

• культура: несмотря на отсутствие языкового единства в БРИКС, Россия в цивилизационном отношении всегда была посредником между Западом и Востоком, т.е. содержит в себе элементы обоих миров, но не равна ни одному из них. Россия имеет хороший опыт взаимодействия с обоими из них, как ни одна другая страна, что делает ее важным коммуникатором между Западом и Востоком;

• политика: российская государственность и политический строй формировались под постоянным воздействием западных демократий и

восточных деспотических режимов. Россия унаследовала от Востока мощную централизованную власть, трансформировавшуюся в настоящее время в идею вертикальной интеграции власти. От Запада Россия унаследовала парламент и другие институты демократии, современную инфраструктуру и производство;

• промышленность: Россия, ЮАР и Бразилия являются поставщиками ресурсов в Китай и Индию. Последние продают им готовую продукцию. Для этого им нужны транспортные сети;

• экономика: каждое государство-член сотрудничает как партнер внешнеэкономической деятельности. В 1995 г. Россия импортировала из Бразилии, Индии, Китая и ЮАР 5,5% всего импорта. В 2009 г. этот показатель вырос до 14,5%. К 2017 г. он достиг 23,6%. Ведущим импортером в Россию является Китай с долей 20,9% всего импорта (табл. 1). Российский экспорт в БРИКС почти удвоился за период с 1995 по 2020 г., а именно, российский экспорт в БРИКС увеличился с 7% до 13,4%. Китай стоит на первом месте как партнер России по экспорту. Китай получает из России более 10% экспорта, поступающего из этой страны, по данным на 2020 г., что в два раза больше чем десять лет назад. Внешняя торговля несколько сократилась в 2020 г. из-за глобальных пандемий. Данные матрицы взаимных торговых потоков между государствами — членами БРИКС показывают, что их экономическое сотрудничество в отдельные моменты постепенно растет. Это сотрудничество также в ряде случаев сокращается и даже стагнирует, что, конечно, не позволяет говорить о полноценном интеграционном процессе БРИКС. Например, за десятилетие 2006—2016 гг. доля бразильского экспорта в общем объеме импорта в Россию не изменилась — 1,3%. Он достиг своего пика в 2009 г., когда он составлял 1,8% всего российского импорта, и с тех пор снижается. 2020 год очень сильно ударил по БРИКС со многих точек зрения. Государства — члены БРИКС не становятся важными получателями прямых иностранных инвестиций друг от друга. В БРИКС, возможно, наибольшее значение имеют только китайские инвестиции, потому что страна вкладывает значительные средства во многие страны мира, и экономики БРИКС являются одними из этих стран. Из БРИКС Китай особенно заинтересован в инвестициях в Бразилию и Южную Африку. Значимость БРИКС в российских внешнеэкономических связях требует от правительства соответствующих нормативных и стратегических документов для стимулирования кооперации стран БРИКС. В настоящее время действует стратегическая концепция внешнеэкономической политики России, где представлен механизм по поддержке выхода предприятий на внешние рынки некоторых стран, особенно дружественных с учетом усиления волны антироссийских санкций. Новые условия требуют принятия поправок в соответствующую нормативную базу сотрудничества России с Бразилией, Индией, Китаем и ЮАР.

Таблица 1

Матрица торговых потоков в рамках БРИКС в 2011—2020 гг., млрд долл.

БРИКС	Годы	Бразилия	Россия	Индия	Китай	Южная Африка
Бразилия	2012	—	3,3	5,5	44,2	2,0
	2013	—	3,3	3,6	47,3	2,0
	2014	—	3,8	5,2	43,5	2,5
	2015	—	2,6	4,0	38,2	2,5
	2016	—	2,4	3,4	39,2	2,6
	2017	—	2,2	3,9	37,6	2,4
	2018	—	2,0	3,3	35,4	2,2
	2019	—	2,6	3,3	32,6	2,2
	2020	—	2,2	2,7	32,3	2,2
Россия	2012	2,8	—	7,7	42,2	0,3
	2013	2,5	—	7,3	38,7	0,3
	2014	2,9	—	4,8	40,5	0,4
	2015	2,2	—	4,9	32,9	0,4
	2016	2,0	—	5,2	30,9	0,3
	2017	2,0	—	4,7	30,7	0,4
	2018	2,8	—	3,6	27,2	0,4
	2019	2,6	—	3,2	24,5	0,4
	2020	2,3	—	3,2	22,5	0,4
Индия	2012	5,7	2,7	—	26,0	4,9
	2013	6,7	2,8	—	26,0	5,7
	2014	7,0	2,8	—	24,2	5,5
	2015	4,0	2,0	—	20,7	3,9
	2016	2,5	2,2	—	9,4	3,4
	2017	3,2	2,2	—	7,5	3,8
	2018	2,9	2,9	—	5,7	3,2
	2019	2,5	2,7	—	3,3	2,4
	2020	2,0	2,5	—	2,4	2,0
Китай	2012	34,8	46,9	48,2	—	25,2
	2013	37,0	50,3	47,9	—	26,7
	2014	36,5	52,6	56,2	—	25,7
	2015	29,8	34,5	58,4	—	25,6
	2016	23,2	38,2	57,3	—	23,2
	2017	26,2	38,3	59,4	—	24,8
	2018	22,2	33,6	63,3	—	23,9
	2019	28,0	29,2	65,6	—	23,2
	2020	24,7	26,0	66,4	—	22,7
Южная Африка	2012	0,9	0,6	8,8	37,3	—
	2013	0,7	0,6	7,4	42,0	—
	2014	0,7	0,5	5,4	29,6	—
	2015	0,6	0,4	5,3	25,2	—
	2016	0,4	0,4	4,6	27,8	—
	2017	0,4	0,4	3,0	20,3	—

	2018	0,2	0,3	2,0	22,6	—
	2019	0,2	0,3	2,2	22,3	—
	2020	0,2	0,3	0,8	8,7	—

Источник: Организация экономического сотрудничества и развития.

В результате можно допустить, что двусторонний импорт БРИКС представляет собой спрос на товары и услуги на их общем рынке, а экспорт формирует их предложение. Таким образом, мы можем построить кривые спроса и предложения на графике. Они будут пересекаться в точке, которая отражает равновесие или оптимальный объем двустороннего импорта и экспорта, т.е. без дефицита текущего счета или положительного сальдо торгового баланса.

Поскольку БРИКС торгует различными видами продукции, невозможно и неправдоподобно отобразить цену единицы товаров и услуг на вертикальной оси, а также сделать это на горизонтальной с точки зрения попытки изобразить количество товаров и услуг, поскольку это привело бы к абсолютному сокращению, общему упрощению и обесцениванию значения модели, вплоть до примитивизации всей товарной палитры, что не может быть оптимальным способом создания модели единого таможенно-тарифного регулирования в странах БРИКС. В этом случае для стандартизации категорий (для приведения к равноправию) имеет смысл взять относительный уровень цен или инфляцию, которая будет ценой товаров и услуг на графике, а количество потребленных товаров будет денежной стоимостью потребляемых товаров [1, стр. 10—15]. Тогда постановка задачи для доказательства гипотезы о единой таможенно-тарифной и транспортной политике БРИКС сводится к следующим задачам:

• построить на графике среднюю торгово-взвешенную импортную пошлину или тариф;

• строить кривые спроса и предложения на заданном временном интервале (день, месяц, квартал или год). Ежедневные данные можно получить, разделив общую стоимость импорта/экспорта на количество рабочих дней или торговых сессий на валютном рынке;

• рассчитать денежную оценку килограмма массы продукта по категориям конкретных перевозимых грузов;

• получить сводные данные таможенной стоимости продукции по категориям товарной массы;

• по горизонтальной оси отобразить значения массы импортируемой или экспортируемой продукции, а по вертикальной — период совершения внешнеторговых сделок. Необходимо перестроить оси таким образом, чтобы по горизонтальной оси были видны значения массы продукции, а по вертикальной — относительный уровень цен;

• получить уравнения кривых, изображающих данные об импорте и экспорте в виде точечных трендов разной мощности

• рассчитать эффект от введения единого таможенно-транспортного тарифа для БРИКС.

Единая таможенная политика БРИКС представляет собой комплекс мер, принимаемых на уровне государств-членов с целью организации движения факторов производства (товаров, труда, капитала, сырья). Для достижения цели создания единой таможенной политики БРИКС должен гармонизировать таможенные системы. Согласование займет некоторое время. Это длительный период времени, который предполагает установление единых таможенных тарифов и единых таможенных пошлин и других сборов. Графически импортный тариф можно изобразить в виде прямой линии, параллельной горизонтальной оси на графике, и он устанавливается выше равновесной цены, полученной в результате параллельного сдвига [2, стр. 16—17]. Построение модели единой таможенной политики на основе динамики двустороннего экспорта и импорта некорректно с точки зрения правил экономико-математических методов, так как строится в конкретных временных рамках, а не относительно уровня цен. На основании имеющихся данных таможенной статистики рассматриваемые графики можно строить только для целей стандартизированных товаров или товарных групп, таких как сырая нефть, зерно и т.д. Тогда для нахождения равновесной цены необходимо разделить заданную общую таможенную стоимость сырой нефти по стоимости ее экспорта или импорта. В результате этого, например, экспорт нефти из России в Китай и импорт чая из Китая в Россию в момент пересечения обеих кривых приводят к установлению цены общего рынка товаров и услуги БРИКС (рис. 1).

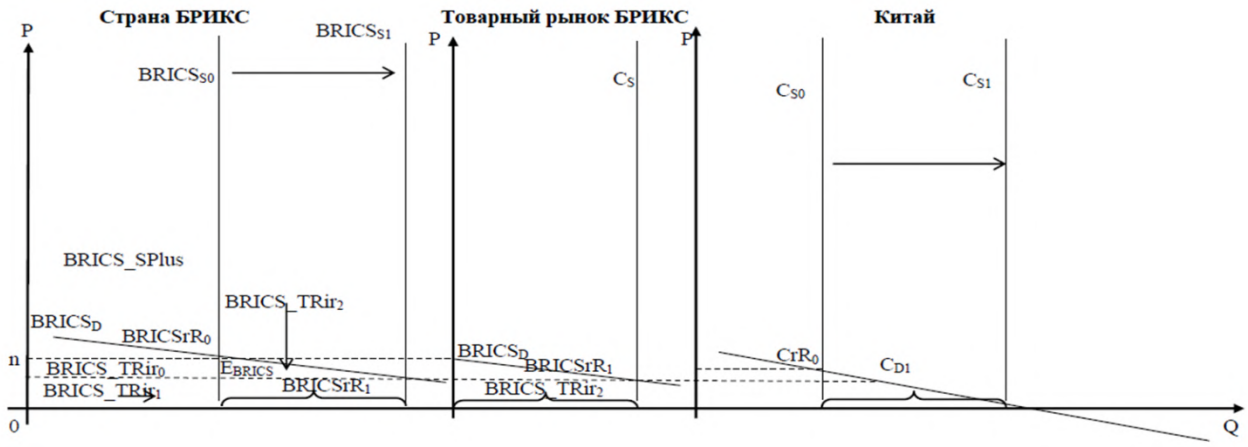


Рис. 1. **Модель формирования единого таможенного тарифа для БРИКС**

Согласно Концепции внешней политики Российской Федерации (утверждена Указом Президента РФ от 30 ноября 2016 г. № 640) развитие политического, торгово-экономического и культурного сотрудничества со странами Латинской Америки является одним из приоритетов международной деятельности и глобального присутствия России. Россия

пытается выстроить тесные отношения со всеми существующими латиноамериканскими региональными группировками, включая Группу Рио, Организацию американских государств и Систему латиноамериканской интеграции, где Россия является ассоциированным членом. Бразилия является крупным торговым партнером России в Латинской Америке, хотя в последние годы товарооборот между ними значительно сократился. В 2016 г. Бразилия импортировала в Россию товаров на 2,4 млрд долл., что почти вдвое меньше, чем в 2011 г. (табл. 2). Традиционно бразильские товары на российском рынке включали сельскохозяйственную продукцию и продукты питания. Однако их доля в российском импорте также снизилась. Например, в 2016 г. на эту продукцию приходилось более 86% российского импорта из Бразилии, а в 2017 г. она сократилась до 77,5%. Россия поставила по экспорту в Бразилию товаров на общую сумму 2,0 млрд долл. в 2016 г. Это меньше на 0,6 млрд долл. по сравнению с 2011 г. В экспорте из России в Бразилию преобладают химические продукты и нефтепродукты, на долю которых приходится более 90% товаров, которые Россия продает в эту страну.

Таблица 2

Составляющие российского экспорта в БРИКС

Период	% / Млрд долл.	Сельское хозяйство и продукты питания	Химикаты и масла	Одежда, текстиль	Древесина и воздуховоды	Металлы	Строительные материалы	Инструменты, станки	Оборудование электрическое	Транспортное производство	Другая готовая продукция	Нераскрытые товары
BR-Бразилия												
2019	100,0	0,1	94,2	0,0	0,8	2,3	0,0	0,3	1,4	0,2	0,0	0,7
	1,8	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2020	100,0	0,1	92,0	0,0	0,4	4,1	0,1	0,0	1,6	0,5	0,0	0,1
	2,0	0,0	1,9	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
IN-Индия												
2019	100,0	1,5	23,7	0,5	5,3	5,9	17,9	3,3	17,4	2,3	22,3	22,3
	5,3	0,1	1,3	0,0	0,3	0,3	0,9	0,2	0,9	0,1	1,2	1,2
2020	100,0	2,4	36,0	0,4	6,0	4,4	16,1	3,5	15,2	1,3	14,7	14,7
	6,5	0,2	2,3	0,0	0,4	0,3	1,0	0,2	1,0	0,1	1,0	0,9
CN-Китай												
2019	100,0	5,8	71,9	0,1	12,1	0,7	0,4	0,9	4,9	1,1	2,1	2,0
	28,0	1,6	20,1	0,0	3,4	0,2	0,1	0,2	1,4	0,3	0,6	0,6

2020	100,0	4,6	72,2	0,0	2,3	1,6	0,4	0,5	5,6	0,7	3,7	3,6
	38,9	1,8	28,1	0,0	0,9	0,6	0,1	0,2	2,2	0,3	1,4	1,4
ZA-Южная Африка												
2019	100,0	61,6	18,2	0,0	3,9	8,1	0,0	4,6	2,6	0,1	0,9	0,9
	0,2	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2020	100,0	44,6	32,7	0,1	11,4	5,8	0,0	2,0	2,8	0,4	0,2	0,1
	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Источник: ФТС России.

Взаимные торговые отношений Бразилии и России развиваются под влиянием общего интереса в сотрудничестве по многим направлениям хозяйственной работы. Обе страны углубляют взаимные кооперационные связи, в частности, в сфере освоения космоса, энергетики и военно-промышленного комплекса. Обе страны ставили перед собой цель довести взаимный товарооборот до 10 млрд долл. каждый год, однако при анализе таможенной статистики за последнее десятилетие видно, что двусторонний товарооборот России и Бразилии редко когда превышает 4,5 млрд долл. Россия и Бразилия стремятся к стратегическому партнерству, которое предполагается сформировать в виде технологического альянса в рамках цели высшего руководства стран на основе переговоров и соглашений, достигнутых, начиная с 2005 г. Следует отметить, что Россия и Бразилия начали сотрудничать в области науки и техники в 1982 г. в соответствии с межправительственными договоренностями. Российско-бразильский технологический альянс может быть сконцентрирован на двусторонних проектах в сфере высоких технологий. Приоритет при этом отдается дружественному освоению космоса и атомной энергетики. Бразилия могла бы воспользоваться геостационарными спутниками российской системы ГЛОНАСС. Тем не менее подвижек в этом направлении очень мало, поскольку Бразилия опасается ответных санкций со стороны стран Запада за нарушение экономической блокады России. Все же есть тенденции, которые позволяют говорить о расширении сотрудничества России и Бразилии на основе деятельности национальных вузов и НИИ в сфере био- и нанотехнологий, новых материалов, ИКТ и оптоэлектроники. Бразилия также могла бы присоединиться к Международному центру научно-технического и инновационного сотрудничества России со странами Латинской Америки. В начале XXI в. российско-бразильское научно-техническое сотрудничество дало свои практические результаты: они объединили усилия для создания газовых лазеров, измерительных научных приборов и высокоточных приложений в оптической промышленности. Бразильский рынок также привлекателен для российских компаний. Российский авиапром имеет рыночные возможности поставлять на рынок Бразилии зарекомендовавшие модели вертолетов, а также уникальные амфибийные транспортные средства.

Бразильская авиапромышленная группа *Embraer*, в свою очередь, предлагает создать в России сборочные линии по выпуску ближне- и среднемагистральных самолетов. Бразильские коллеги довольно успешно проникают в систему дистрибуции России. Однако, с точки зрения инвестиционных возможностей в России, рынок остается практически незамеченным для бразильского бизнеса. Одним из примеров инвестиционного сотрудничества России и Бразилии является строительство бразильской пищевой компанией *Sadia* мясоперерабатывающих предприятий в Калининградской области России, а также бразильские инвестиции в российский автопроизводитель ГАЗ. Бразилия и Россия постепенно наращивают кооперацию в энергетике. Российские компании ТЭК продают в Бразилии гидроэлектрические оборудование для станций *Portu-Goes* и *Corumba*-3. Российский бизнес готов к участию в дальнейшем развитии бразильской энергетики. Изначально были предложения производить газовые турбины для электросетей Бразилии на взаимной основе. Российский «Газпром» и бразильская *Petrobras* начали переговоры об использовании новейших российских разработок и ноу-хау при разработке газовых месторождений в Бразилии. В связи с этим также ведутся разговоры о возможном будущем взаимном сотрудничестве упомянутых компаний, заинтересованных в выходе на энергетические рынки третьих стран, например, при строительстве трансконтинентального трубопровода «Великий Юг», соединяющего Венесуэлу, Бразилию и Аргентину.

В целом внешнеторговые отношения России и Бразилии, а также их сотрудничество в области науки и техники в настоящее время на данном этапе развития демонстрируют стагнацию и даже регресс, поскольку товарооборот обеих стран сократился с 4,6 млрд долл. в 2009 г. до 4,4 млрд долл. в 2016 г. Дальнейшее развитие двусторонних отношений между Бразилией и Россией во многом будет зависеть от мер по усилению поддержки взаимных инициатив со стороны государственных структур, отвечающих за отдельные отрасли. Наиболее интересным в развитии российско-бразильских отношений для России является помощь Бразилии в освоении космоса и других научных отраслях на коммерческой основе для обеспечения взаимной экономической выгоды. Все вышесказанное подтверждает, что Россия, как транзитный узел в БРИКС, необходима Бразилии (табл. 3).

Таблица 3

Составляющие российского импорта в БРИКС

Период	% / Млрд долл.	Сельское хозяйство и продукты питания	Химикаты и масла	Одежда, текстиль	Древесина и воздуховоды	Металлы	Строительные материалы	Инструменты, станки	Оборудование электрическое	Транспортное производство	Другая готовая продукция	Нераскрытые товары
BR-Бразилия												
2019	100,0	86,7	5,2	0,6	0,4	2,8	0,3	0,3	2,6	1,0	0,0	0,0
	2,5	2,2	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
2020	100,0	77,5	3,1	0,6	0,4	3,2	0,3	0,4	3,9	5,3	5,2	5,2
	3,2	2,5	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1	0,2	0,2	0,2
IN-Индия												
2019	100,0	25,8	33,5	15,4	0,2	4,4	1,8	0,8	13,4	3,6	1,1	0,0
	2,4	0,6	0,8	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0
2020	100,0	23,0	34,5	14,7	0,1	5,3	1,9	1,8	12,9	4,8	0,9	0,0
	2,9	0,7	1,0	0,4	0,0	0,2	0,1	0,1	0,4	0,1	0,0	0,0
CN-Китай												
2019	100,0	4,3	9,7	12,4	1,0	5,8	1,8	3,2	52,9	3,8	5,2	0,0
	38,1	1,6	3,7	4,7	0,4	2,2	0,7	1,2	20,2	1,4	2,0	0,0
2020	100,0	3,7	9,3	12,3	0,9	6,0	1,9	3,3	28,4	4,0	5,8	0,0
	48,1	1,8	4,4	5,9	0,4	2,9	0,9	1,6	13,6	1,9	2,8	0,0
ZA-Южная Африка												
2019	100,0	38,3	36,8	0,2	0,0	10,5	0,1	0,2	3,6	10,3	0,0	0,1
	0,5	0,2	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
2020	100,0	41,9	33,4	0,2	0,0	8,5	0,1	0,2	5,6	10,1	0,0	0,0
	0,6	0,3	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0

Источник: ФТС России.

Что касается внешней торговли между Россией и Индией, то надо сказать, что их двусторонний товарооборот за последнее десятилетие практически не изменился и составил около 7,5 млрд долл. Сложная структура их взаимной торговли наиболее динамична в таких отраслях, как металлургия, производство, информационные и биотехнологии, освоение космоса, энергетика и фармацевтика. По сравнению с торговыми потоками между Россией и Бразилией российский экспорт в Индию гораздо более диверсифицирован.

По размеру рынка и уровню технологий (*IT*, лекарственные препараты, биологические технологии, телекоммуникационные технологии и др.) Индия является ведущей страной мира и поэтому представляет для российских предприятий шансы на технологический обмен в условиях новой волны антироссийских санкций. Спрос на индийские товары растет на российском рынке, особенно в области финтеха и прочих банковских цифровых технологий. Кроме того, труд в Индии дешевле, чем в Китае, Это означает, что Россия могла бы приобретать услуги индийских аудиторских, страховых и консультационных компаний Европейского Союза, США и прочих стран, которые выводят бизнес из России. Известно, что по качеству эти услуги не уступают западным аналогам. Положительная тенденция видна и на уровне обоюдного обмена туристами, особенно после пандемии. Хотя Россия мало инвестирует в индийскую экономику, теперь в условиях санкций, возможно, и здесь будут иметь место важные подвижки. Сегодня Индия — не только один из ключевых покупателей вооружений из России, но и страна, привлекательная с точки зрения прямых иностранных инвестиций. Российские компании довольно успешно проникают на обширный индийский рынок. Внешнеэкономические связи России и Индии охватывают как традиционную торговлю оружием, так и взаимные научно-технические разработки в области вооружений. Среди примеров такого сотрудничества можно привести соглашение о производстве в Индии авиадвигателей для истребителей МиГ-29, а также привлечение индийских ученых и техников к созданию бомбардировщиков пятого поколения и ракет против надводных целей. К настоящему времени между Индией и Россией действуют контракты, сумма которых по разным оценкам достигает 15—20 млрд долл. Начало совместной работы в данных областях деятельности между Россией и Индией восходит к 1960—1970 гг., когда советские рабочие принимали участие в строительстве заводов и фабрик на территории Индии. Сегодня эти заводы подлежат серьезной реконструкции и модернизации по причине моральной и физической изношенности. Следовательно, Россия могла бы сегодня поставлять необходимые материалы для соответствующего обновления фондов и промышленных мощностей. Это означает, что ремонт и переоснащение старых предприятий в Индии относятся к перспективно новым направлениям укрепления двустороннего сотрудничества между странами.

Известны проблемы погашения долга Индии перед бывшим СССР, и в связи с этим многие проекты современной России могут быть оформлены как контракты, предполагающие взаимные инвестиции. Такая политика позволит уйти от устаревшей тенденции урегулировать долговые отношения по клирингу, бартеру, компенсационным и встречным торговым сделкам, в рамках которых Россия поставляет Индии высокие технологии, а Индия России — товары широкого массового спроса. Между

двумя странами подписано также соглашение о возможности использования российской спутниковой навигационной системы ГЛОНАСС в военных и мирных целях. Если Индия присоединится к данной навигационной системе, в проекте может заинтересоваться и Китай. Индия вынуждена активно сотрудничать с Россией в области освоения околоземного пространства в связи с масштабными проектами Китая по выходу в космос, особенно после того, как последний начал перемещать объекты военного назначения в стратосферу в 2007 г. Также Индия и Россия пришли к соглашению о совместной разработке титановых мощностей в металлургической промышленности. Данный проект войдет в уже упомянутую схему погашения долгов Индии перед Россией как правопреемницей СССР. По некоторым сведениям, из совокупной величины внешнего долга Индии перед Россией по титановому проекту предполагается инвестировать до 1 млрд долл. в создание и обеспечение деятельности совместного предприятия. Российские специалисты Росатома также участвуют в возведении двух АЭС в Индии. В дальнейшем предполагается дополнить атомные мощности Индии четырьмя энергоблоками АЭС. Российские и индийские предприятия также заняты в совместной разработке телекоммуникационных мощностей. Так, российская компания МТС с 2007 г. участвует в телекоммуникациях Индии благодаря действующим роуминговым соглашениям с индийской компанией *Bharti Airtel Limited* и индонезийской *Telkomcel*.

Индия для поддержания высоких темпов экономического роста с целью выхода в десятку ведущих стран мира нуждается в дешевом сырье и топливе. Это означает, что особенно сегодня, в условиях новой волны антироссийских санкций, Россия могла бы перенаправить потоки продажи нефти и газа в Индию и сопредельные с ней страны. Однако долго ведутся переговоры о строительстве еще одной АЭС на юге Индии с участием Росатома, совместной разработки нефтегазовых месторождений на шельфе о. Сахалин и Бенгальского залива с привлечением Газпрома. С целью стимулирования кооперацию и сотрудничество в области энергетических ресурсов регулярно организуются российско-индийские форумы по торговле и инвестициям, где основными обсуждаемыми вопросами являются общие интересы по наращиванию внешнеэкономической деятельности России и Индии. Однако за десять лет, прошедших после объявления этой повестки, объем двусторонней торговли практически не изменился и продолжает стагнировать.

Двусторонняя торговля России и Китая в начале XXI в. становится гораздо более динамичной по сравнению с торговлей с Бразилией, Индией и ЮАР. Объем двусторонней торговли России и Китая вырос с 39 млрд долл. в 2009 г. до почти 70 млрд долл. в 2019 г. Более 70% российского экспорта в Китай традиционно составляют углеводороды. В последнее время очень существенное изменение в двусторонней торговле между двумя странами произошло в области производства древесины. В 2017 г.

Китай резко сократил импорт древесины из России. Российский экспорт сельхозтоваров и ядерных реакторов в то время составлял по 5%. В целом изменения экспорта России в Китай в начале XXI в. не в пользу первой, так как конкурентоспособность российских промышленных товаров и металлов постоянно снижается, хотя стоимость химических и цветных металлов в российском экспорте в Китай вырос в 3,4 раза с 2000 по 2007 гг. Россия несколько увеличила экспорт машин и станков в Китай к 2017 г. Однако стоимость этого экспорта не превышает 4,5% в общем объеме российского экспорта этих товаров в Китай. Основой критики российско-китайской торговли является узкая направленность специализации российского экспорта в Китай и высокодиверсифицированного импорта Китая в Россию. Китай поставляет в Россию широкий ассортимент промышленных товаров и товаров длительного пользования, электронику и электротехнику, на которые приходится в среднем до 28% российского импорта из Китая каждый год. Этот показатель резко снизился по сравнению с 2016 г., когда он составлял около 53%. Это падение можно объяснить принятием в России стратегии импортозамещения и девальвацией рубля.

В экспорте Китая в Россию по-прежнему преобладают товары с более высокой добавленной стоимостью, такие как автомобили, строительное оборудование, электроника и средства связи. Этот процесс демонстрирует значительный потенциал экономического сотрудничества между Китаем и Россией с точки зрения технологического развития. Его будущее будет во многом определяться спросом на китайские товары со стороны инвесторов, работающих в России и зависящих от иностранного капитала из Китая. Двусторонние инвестиции России и Китая неуклонно росли в последние пару десятилетий. Быстрый рост совместных торгово-инвестиционных связей обеих стран объясняется обоюдной заинтересованностью в участии в диверсифицированном комплексе сфер национальных экономик и промышленности. Начало реализации крупных проектов с участием китайских инвестиций в России относится к первому десятилетию XXI в., когда китайские строительные компании возвели жилищно-коммунальный комплекс «Жемчужина Балтики» в Санкт-Петербурге, целлюлозно-бумажные комбинаты в Хабаровском крае и Читинской области и Башню Федерации в Москве. Большое значение имело строительство широкополосной линии Интернета Москва — Санкт-Петербург под руководством китайской компании *Huawei* [4, стр. 1098—1101]. Со своей стороны Россия тоже пытается нарастить капиталовложения в экономику Китая, особенно в агропромышленный комплекс, разработке и добычу ресурсов, химическую промышленность, производство транспортного оборудования, предоставление транспортных и транзитных услуг китайским компаниям в рамках проекта «Один пояс — один путь». К этим проектам могут быть привлечены многие российские компании и банки.

Существуют примеры присутствия российского бизнеса в Китае, включая открытие банком ВТБ нескольких отделений, учреждение совместного предприятия сферы переработки и торговли нефтепродуктами Роснефти. Ряд российских металлургических компаний заинтересован в приобретении китайских активов. Одна из крупнейших алюминиевых компаний мира Русал после ряда слияний и поглощений на протяжении последних 20 лет во многих странах приникла и на китайский рынок в результате принятия в свою корпоративную сеть китайского завода по производству катодов.

Уровень организации двусторонних торгово-экономических связей России и Китая способствует инвестициям, взаимной торговле и освоению различных видов кооперации труда и производства. Существуют и препятствия в рамках торгово-экономических отношений России и Китая, включая дефицит сведений для неподготовленных предприятий по вопросам состояния и перспектив инвестиционного климата, по ведению бизнеса, инвестиционному потенциалу, участию государства в экономике — все это существенно влияет на объем принимаемых рисков предпринимательской деятельности как в России, так и в Китае. Часто компании вынуждены прибегать к перестрахованию рисков, в результате чего растет стоимость и издержки по осуществлению деловых операций в обеих странах.

Россия поставляет в Китай много энергоносителей, и некоторые наблюдатели или обозреватели говорят о легкости, с которой Россия может переключиться с Европы на Китай или Азиатско-Тихоокеанский регион в целом. Тем не менее и здесь есть масса проблем, включая дороговизну электроэнергии в России по сравнению с Китаем, поэтому конкурировать с китайскими энергомонополиями, по крайней мере, в электроэнергетике, весьма сложно. Китай пользуется дешевым производством местной электроэнергии благодаря наличию больших каменноугольных запасов. Также при проведении деловых переговоров и заключении контрактов китайский потребитель электроэнергии принимает очень твердую, неуступчивую позицию, особенно по вопросам о цене, объемах поставок и вложений капитала. В большинстве ситуаций Китай перекладывает практически весь объем инвестиций для возведения электростанций, линий электропередач и прочей инфраструктуры на российского поставщика. Российский поставщик поэтому вынужден брать на себя значительные издержки и финансовые риски. Тем более что для производства одного киловатта электричества в Китае необходимо всего 500—700 долл. по сравнению с 1800—2200 долл. в России. Такие условия цены и качества продукта говорят о том, что в перспективе Китай будет продолжать оставаться более конкурентоспособным производителем электроэнергии, чем Россия, несмотря на то что последняя относится к ведущим мировым экспортерам углеводородного сырья. Некоторые специалисты с опытом работы в Китае

говорят, что улучшить ситуацию в данном секторе российско-китайских отношений можно с помощью совместных предприятий, а также на базе организации общими усилиями экспорта энергоносителей в разные страны мира. В результате складывается искаженная модель торговых отношений с Китаем, по причине чего Россия часто имеет отрицательное сальдо торгового и платежного баланса с Китаем. На перспективу России следует все больше опираться на строительство новых магистральных нефте- и газопроводов в Китай для транспортировки энергоносителей. Высокую прибыльность обещают и инфраструктурные проекты с участием российского и китайского бизнеса на пересечении экономических интересов в Азии. Здесь помогают межбанковские консорциумы, состоящие из коммерческих банков обеих стран, которые могли бы на выгодных условиях давать кредиты на строительство, например, трансконтинентальных транспортных коридоров, электростанций в странах-членах различных интеграционных группировок и прочих значимых объектов инфраструктуры.

Среди стран БРИКС Южно-Африканская Республика является страной, с которой у России сложился наименьший оборот по внешнеэкономической деятельности. Максимальный объем взаимного товарооборота между Россией и ЮАР в современной истории был достигнут в период 2014—2015 гг., когда Россия продала в ЮАР рекордное количество товаров на сумму свыше 400 млн долл. Тем не менее к 2016 г. экспорт России в ЮАР пошел на спад, при этом очень существенный — на половину от общей суммы товарной массы. Россия, в основном, продает сельскохозяйственное сырье и продовольствие в ЮАР, но и по этому виду продукции постоянно наблюдается спад от одного года к другому. Например, в 2017 г. продажи российского сельхозсырья в ЮАР упали почти на 45% по сравнению с предыдущим годом. В дальнейшем картина тоже не стала лучше, и эмбарго российского экспорта пшеницы в 2022 г. привело практически полному прекращению сбыта продукции российского агропромышленного комплекса в ЮАР. Одновременно имело место резкое снижение экспорта продукции химии и нефтехимии из России в ЮАР. Россия, в свою очередь, также закупает продовольствие и прочее сельхозсырье в ЮАР, на которые в доковидный период приходилось до 42% всей южноафриканской продукции в импорте России из ЮАР. Россия завозит из ЮАР химию и нефтехимию с долей свыше 35%. Далее с большим отрывом следуют автомобильная промышленность (10% всего импорта из ЮАР в Россию), металлургия (9%) и меньшую долю занимает продукция автомобилестроения с долей 10,1% всех импортируемых товаров из ЮАР в Россию, металлы с долей 8,5% и электрооборудование с долей 5,6%.

Глубокое торгово-экономические и инвестиционное сотрудничество в рамках БРИКС не развивается по причине существования множества ограничений, препятствий и барьеров. Основную долю препятствий для

компаний из России на рынках стран БРИКС составляют тарифные и нетарифные ограничения, копирование и пиратство, двойное налогообложение и др. Российский бизнес часто встречает неблагоприятный деловой климат, поэтому быстро переориентироваться в условиях новой волны антироссийских санкций отечественному бизнесу не удастся. При этом следует отметить, что при сравнении с возможностями и условиями выхода компаний из России на рынки других стран в Бразилии, Индии, Китае и ЮАР их ждут практически те же ограничения и барьеры. Россия может рассчитывать на применение режима наибольшего благоприятствования в странах БРИКС, особенно со стороны Китая, хотя и с учетом ряда уступок. Страны БРИКС широко прибегают к использованию нетарифных барьеров, которые, как правило, являются самыми эффективными способами отторжения внешней конкуренции. В частности, в Бразилии постоянно устанавливаются новые требования к лицензированию импортной фармацевтической продукции, автомобильных запчастей, промежуточных результатов производства, станкостроения и т.д. В Китае российский бизнес сталкивается с проблемой интерпретации и перевода китайских таможенных документов по причине отсутствия параллельного перевода на английский язык. Имеются барьеры по уровню транспаретности и специфичности применения таможенных пошлин, заполнения таможенных деклараций. Малая прозрачность позволяет китайским таможенным чиновникам по-разному интерпретировать одни и те же правила в отношении разных поставщиков и импортеров, что влечет за собой факты беспрецедентной бюрократии и коррупции.

Технические барьеры в торговле также играют не последнюю роль в БРИКС. Например, китайская система сертификации охватывает более 150 видов продукции и подразумевает проведение заводских проверок в стране-импортере конкретного товара. Предписанные процедуры сертификации являются очень трудоемкими и дорогостоящими. В Бразилии в первую очередь производители химической и фармацевтической продукции, а также медицинского оборудования должны пройти длительные процедуры регистрации и сертификации.

В Индии и России есть аналогичные трудности. Например, Россия не признает сертификаты качества ювелирных изделий ни одной страны мира, желающей продавать свою продукцию на российском рынке. Компании БРИКС, ведущие бизнес за рубежом, по-прежнему практически не имеют доступа к государственным закупкам в зарубежных странах. Ни одна из стран БРИКС не присоединилась к многостороннему договору ВТО о системе государственных закупок и государственных контрактов. Например, согласно политике государственных закупок Китая отечественные производители товаров и услуг имеют явное преимущество. Иностранным производителям также не разрешается выходить на рынок Индии, пока их товары и услуги не будут как минимум

на 10% дороже, чем аналогичные товары и услуги индийских производителей.

В России иностранные компании обязаны сотрудничать с местными партнерами для участия в распределении госзакупок. В Бразилии правительство создало электронную систему заказов, чтобы сделать государственные закупки более прозрачными. Однако основным критерием выбора компании в системе распределения госзакупок является цена. Это означает, что только компания получает госконтракт, который может конкурировать по стоимости с предприятиями других стран БРИКС.

Интеллектуальная собственность ставит самые сложные проблемы перед предприятиями БРИКС. К ним относятся отсутствие патентной защиты и эксклюзивных владельцев, несправедливо установленные лицензионные сборы, ошибки и неправильное использование названия страны происхождения и т.д. Российским компаниям, выходящим на рынки БРИКС, приходится бороться за получение патентных прав и их реализацию. Кроме того, у БРИКС большие проблемы, связанные с нелегальным копированием и пиратством. Во всем мире производство и распространение пиратской продукции сопряжено с экономическим риском, оцениваемым в миллиарды долларов. В России наиболее пострадавшие предприятия включают военную, обрабатывающую, а также химическую промышленность [3, стр. 10—14].

Для решения проблем, создающих нагрузку на экономическое сотрудничество БРИКС, их правительствам следует заключить двусторонние соглашения. Базовой мерой, позволяющей решить эти проблемы в соответствии с международной практикой, является соглашение о свободной торговле. В настоящее время у России нет двусторонних соглашений о свободной торговле ни с Бразилией, ни с Индией, ни с Китаем, ни с ЮАР. Для оценки возможностей соглашений о свободной торговле с торговыми партнерами с точки зрения стратегического планирования и внешнеэкономической политики экспертами были разработаны следующие четыре критерия: существующая и потенциальная значимость торгового партнера в торгово-инвестиционных отношениях; урегулирование существующих и потенциальных дискриминационных условий на рынке торгового партнера, направленных на конкурентов из стран, желающих интегрироваться; готовность торгового партнера к переговорам; отсутствие политического оппортунизма в переговорах. Соглашения о свободной торговле будут способствовать диверсификации и активизации динамики внешнеторговых отношений БРИКС. Они облегчат доступ на внутренние рынки, улучшат правовую защиту и стабилизируют институциональную базу в странах-торговых партнерах, а также усилят конкурентоспособность предприятий БРИКС на соответствующих рынках.

К настоящему времени Россия создала сеть двусторонних экономических соглашений не только с БРИКС, но и с большинством государств мира. Помимо универсальных внешнеторговых соглашений об экономическом и торговом сотрудничестве, эти соглашения могут включать двусторонние соглашения о защите инвестиций и соглашения об избежании двойного налогообложения. На данный момент в БРИКС соглашение о взаимной защите инвестиций подписали только Россия и Китай.

Еще одним инструментом, который предполагает сотрудничество на институциональном уровне, являются многосторонние правительственные комитеты, которые могут быть созданы внешнеторговыми партнерами с Китаем, Индией, Бразилией и ЮАР. Для решения конкретных вопросов экономической политики могут быть созданы двусторонние рабочие группы. Россия также хочет начать двусторонние переговоры с БРИКС по интеллектуальной собственности в рамках таких рабочих групп для решения проблем российских высокотехнологичных компаний. Представляет интерес участие частного сектора как в межправительственных комитетах, так и в двусторонних или многосторонних рабочих группах. Другие двусторонние отношения касаются сфер содействия экспорту и рекламы в стране-получателе.

Таким образом, для активной поддержки российских компаний в БРИКС российским бизнес-хабам было бы неплохо укрепить существующие и установить новые деловые связи. Бизнес-хабы могут помочь российским компаниям развивать свою деятельность в тех областях, где Россия имеет конкурентные преимущества в рассматриваемых странах. Исходя из опыта западных ТНК, *LOCATION Russia* могла бы стать хорошей стратегией для оказания помощи предприятиям в конкретных локациях, что является способом выработки индивидуальных подходов к рынкам Китая, Бразилии, Южной Африки и Индии. Более глубокое и тесное экономическое сотрудничество БРИКС в плане помощи друг другу в построении транспортных маршрутов, предоставлении суверенных глобальных навигационных систем, борьбе с общими угрозами здоровью людей и их потенциальной интеграции будет способствовать интернализация существующих экстерналий в сегодняшних двусторонних соглашениях стран, и работа с ними на глобальном уровне превратится в работу с ними на уровне национальной экономики.

Литература

1. Боддин, Д. Организация международной торговли / Д. Боддин и Ф. Штелер // Рабочий документ CESifo. — 2018. — № 7378.
2. Коэн, Б. Дж. Преимущества и издержки международной валюты: правильный расчет / Б. Дж. Коэн // Обзор открытых экономик. — 2012. — Том 1. — Часть 23.
3. Дорруччи, Э. Международная валютная система после финансового кризиса / Э. Дорруччи и Дж. Маккей // Серия периодических статей Европейского центрального банка. — 2011. — № 123.

4. Трипати, В. Социально ответственное инвестирование: оценка эффективности стран БРИКС / В. Трипати и А. Каур // Журнал достижений в области управленческих исследований. — 2020. — Том 17. — Часть 4.

References

1. Boddin, D. Organizatsiya mezhdunarodnoy torgovli [International Trade Organization] / D. Boddin i F. Shteler // Rabochiy dokument CESifo. — 2018. — № 7378.
2. Koen, B. Dzh. Preimushchestva i izderzhki mezhdunarodnoy valyuty: pravil'nyy raschet [Advantages and costs of the international currency: correct calculation] / B. Dzh. Koen // Obzor otkrytykh ekonomik. — 2012. — Tom 1. — Chast' 23.
3. Dorruchchi, E. Mezhdunarodnaya valyutnaya sistema posle finansovogo krizisa [The international monetary system after the financial crisis] / E. Dorruchchi i Dzh. Makkey // Seriya periodicheskikh statey Yevropeyskogo tsentral'nogo banka. — 2011. — № 123.
4. Tripati, V. Sotsial'no otvetstvennoye investirovaniye: otsenka effektivnosti stran BRIKS [Socially responsible investment: assessing the effectiveness of the BRICS countries] / V. Tripati i A. Kaur // Zhurnal dostizheniy v oblasti upravlencheskikh issledovaniy. — 2020. — Tom 17. — Chast' 4.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 341.225:004

© Мордвинова Татьяна Борисовна,
Агентство морского права (Санкт-Петербург);
Государственный университет морского и речного флота
имени адмирала С. О. Макарова
mla@oceanlaw.ru

© Скаридов Александр Станиславович,
Государственный университет морского и речного флота
имени адмирала С. О. Макарова
alexskar94@hotmail.com

Нормативное регулирование государственного портового контроля с целью снижения уязвимости судов от кибератак

Аннотация. Сегодня в сфере морского транспорта все активнее идет процесс цифровизации: развивается электронная навигация, автоматизируются процессы управления, программные продукты внедряются практически во все судовые системы — связи, обработки и управления грузом, управления судном, судовой энергетической установкой, энергопитанием и т.д. Разработка и принятие нормативных актов, направленных на снижение уязвимости судов от кибератак, действия вредоносного программного обеспечения и, как следствие, повышение безопасности судоходства — функция государственного контроля в области морской индустрии, и, в частности, на уровне капитана морского порта. Киберугрозы — хотя и не новое явление для морской отрасли, а нормативная база противодействия находится в стадии формирования. По мнению авторов, основная нагрузка по контролю за оборотом электронной информации в отношении судов, находящихся в портах, должна лежать на администрации порта, а разработка нормативных источников должна находиться как минимум на уровне правительства.

Ключевые слова: морской транспорт; государственный портовый контроль; государственное регулирование; администрация морского порта; киберугрозы; безопасность судоходства; правовое обеспечение.

© Tatiana B. Mordvinova,
Maritime Law Agency (St. Petersburg);
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

© Aleksandr S. Skaridov,
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping

Law regulation of port state control to reduce ships' vulnerability to cyber attacks

Abstract. Today, the process of digitalization is increasingly active in the field of maritime transport, namely electronic navigation is developing, management processes are being automated, software products are being introduced into almost all ship systems such as communication, cargo handling and management, ship control, ship power equipment, power supply, etc. The development and adoption of law regulations aimed at reducing ships' vulnerability to cyber-attacks, the actions of malicious software and, as a result, increasing navigation security is a function of state control in the field of the maritime industry, and a responsibility of a captain of the seaport. Cyber threats are not a new phenomenon for the maritime industry, but the regulatory framework for counteraction is in the process of formation. According to the authors, the main responsibility of e-information circulation control in relation to ships in ports should belong to the seaport administration, and the development of law regulations should belong to the government.

Keywords: maritime transport; state port control; state regulation; seaport administration; cyber threats; navigation security; legal support.

Государственный портовый контроль играет центральную роль в обеспечении безопасности на море и становится все более значимым в защите прав судо-грузовладельцев и моряков. Этот тезис объединяет обсуждение и рассмотрение различных правовых норм для минимизации морских рисков и, в частности, тех, которые последнее время объединяют термином «кибербезопасность».

Уникальность судоходства в его «международности» — способности оперативно переходить из одной юрисдикции в другую, а также осуществлять мореплавания в международных пространствах открытого моря. Какие бы «санкции», минуя установленный международный правопорядок, не предпринимали США и европейские страны [иные государства, включая Австралию и некоторые страны АТР] и ни налагали бы на Россию, уничтожить веками сложившийся режим вряд ли возможно.

К сожалению, история нормативного обеспечения судоходства во многом сопровождает историю морских аварий и инцидентов, таких как «Титаник», «Торри-Каньон», «Амоко Кадис», «Эрика», «Престиж» и др. Разработка согласованных на международном уровне стандартов в отношении конструкции, проектирования и оборудования судов, навигации, комплектования экипажей, предотвращения загрязнения, образования и квалификации моряков путем заключения соответствующих конвенций и в дальнейшем останется основным инструментом демпфирования вновь возникающих угроз.

Сегодня вряд ли возможно установить первую кибератаку на морское судно. Американские источники сообщают, что зафиксировали первую атаку на морской буксир в сентябре 2020 г. Атака была осуществлена на морской буксир через фишинговое электронное письмо с вложением голосового файла с имитацией голоса оператора буксира. Для противодействия таким атакам американцы создали Центр обмена информацией и анализа (*System and Information Sharing and Research Analysis Centre — MTS-ISAC*), перенеся впоследствии центр тяжести противодействия и контроля на администрацию портов.

По данным *BIMCO* [Балтийский и международный морской совет — неправительственная организация, занимающаяся вопросами морской судоходной политики, унификации транспортных документов и информацией членов по различным аспектам международной морской торговли], за 12 месяцев до февраля 2020 г. жертвами кибератак стал 31% организаций, что на 9% больше, чем в 2019 г. За последние три года атаки на морские информационные системы достигли угрожающего уровня. Эксперт Роберт Ризик, руководитель военно-морских североамериканских операций, сообщил, что количество кибератак увеличилось на 900% — с 50 в 2017 г. до 120 и 310 в 2018 и 2019 гг. соответственно. Буксирующие суда также стали важными целями из-за их участия в цепочке поставок. Джейми Актар, генеральный директор и соучредитель лондонской компании по кибербезопасности *CyberSmart*, считает, что под основными рисками находятся цепочки поставок и портовые операции [https://www.ship-technology.com/analysis/cyber-attacks-in-the-maritime-sector-the-experts-respond/ (дата обращения: 29 апреля 2022 г.)]. По оценкам Лондонского Ллойда, ущерб от кибератак в морской отрасли оценивается в 200 млрд долл. При низком уровне страхования примерно только 10% убытков от кибератак может быть покрыто страховкой [1].

Участниками кибератак являются преступные предприятия, группировки, правительственные специальные службы. Мотивы атак варьируются от финансовой выгоды до продвижения интересов национальной безопасности, признания равных и удовлетворения различных других причин [2].

Идея другого мира за пределами нашей видимости развивалась с началом формировании сети Интернет. Иначе это пространство стали

называть «кибермиром» или «киберпространством». Это пространство существует вне воли каждого из нас, оно применяется нами в общении и бизнесе, мы внедряем в нем достижения современных информационных и коммуникационных технологий для своего повседневного личного общения и удобства. Отсюда — проблема регламентации противоборства с этим явлением начинается с необходимости нормативного закрепления терминологического аппарата.

В 1982 г. термин «киберпреступность» был впервые введен Уильямом Гибсоном. Согласно *Solms & Niekerk*, «кибербезопасность — это набор инструментов, мер, руководств, подходов к управлению рисками, действий, обучения, передового опыта, гарантий и технологий, с помощью которых можно защитить киберсреду, организацию и активы пользователя» [https://www.itu.int/en/ITU-T/studygroups/com17/Pages/cybersecurity.aspx (дата обращения: 29 апреля 2022 г.)].

Последние годы обеспечение кибербезопасности отрасли является предметом обеспокоенности и ИМО, что отражено в ряде документов, например, резолюции ИМО «Управление киберрисками на море в системах управления безопасностью» (MSC.428(98)), положениях циркуляра ИМО «Управлению киберрисками на море» (MSC-FAL.1/Circ.3) и Рекомендации МАКО № 166 «Рекомендация по киберустойчивости». Российский морской регистр судоходства выпустил Руководство по кибербезопасности, которое вступило в силу с 1 января 2021 г. Руководство содержит рекомендации по проектированию, изготовлению, обслуживанию и испытаниям судовых компьютеризированных систем. Его положения должны применяться на этапах проектирования и строительства судов, контракты на постройку которых будут заключены с момента вступления Руководства в силу. Также оно содержит требования по контролю обеспечения кибербезопасности судна в эксплуатации. В частности, новые требования предусматривают необходимость организовать управление киберрисками в системах управления безопасностью.

Киберпреступность означает компьютерно-ориентированное преступление, в котором участвуют компьютер и сеть [3, p. 4], а значит, вопрос безопасности возникает всякий раз, когда возникает угроза преступной деятельности. «Цифровую безопасность» можно определить как безопасность любого цифрового устройства или цифровой системы. Хотя в узком смысле этот термин не дает четкого определения концепции кибербезопасности, поскольку киберпространство включает в себя больше, чем просто безопасность цифровых устройств и систем. С конца XX в., с расширением доступа к информационно-коммуникационным технологиям морская индустрия стала зависеть от киберпространства. Мостик, штурман, радист, механик связаны через киберпространство с судовладельцем, портом и конкретной государственной юрисдикцией. Поэтому возникла необходимость принять законы, регулирующие

поведение лиц и учреждений, участвующих в таких условиях. И в результате в правовых системах по всему миру были приняты различные законы. Но поскольку национальный и международный контекст радикально изменился, возникла необходимость принять обновленный закон.

Одной из основных проблем обеспечения законности в киберпространстве является вопрос о подсудности. Современные информационные и коммуникационные технологии развивались очень быстро с течением времени, и взаимосвязи людей во всем мире радикально увеличились и также увеличиваются с каждым мгновением, поэтому риски, связанные с онлайн-общением, становятся все более актуальными. Поскольку такие коммуникации не разделены никакими физическими границами и носят глобальный характер, современная международно-правовая структура и концепция суверенитета сталкиваются с определенными проблемами. Такое неограниченное существование киберпространства делает его убежищем для преступников. В результате мы видим кибератаки на государства и отдельных лиц.

Применительно к морской индустрии, кроме отсутствия нормативно закрепленного терминологического аппарата, наиболее существенной проблемой выступает определение органа контроля за обеспечением «кибербезопасности на борту». Некоторые международные соглашения используют словосочетание «компетентный орган государства» под которым, как правило, подразумевается государственный орган, управляющий морским транспортом. Вместе с тем, полагаем, что эти органы скорее формируют управляющую инициативу, а для противодействия киберпреступлениям следует быть как можно ближе к судну для эффективного контроля. [Без сомнения, поскольку речь идет о преступлениях с использованием программного обеспечения и электричества, определить орган обеспечения противодействия крайне сложно. Но и другое утверждение правомерно: поскольку суда — массовый объект преступлений, то и органы, близкие к его хозяйственной деятельности, могли бы оказывать наиболее эффективное противодействие в отношении киберугроз.]

Такие функции могли бы взять на себя органы «государственного портового контроля», как профильные органы управления «государства-порта», поскольку термин государственного портового контроля возник в результате договорно-правовой взаимосвязи между странами не только в сфере эффективного оборота грузов, пассажиров и проч., но и для обеспечения безопасности портовой деятельности. [Данное понятие используется в соответствии с Конвенцией 2006 года о труде в морском судоходстве и некоторыми другими международным нормативными актами в смысле приморского объекта, в которые осуществляются

заходы/выходы судов и где осуществляется регулирующий контроль в отношении портовой хозяйственной деятельности.]

Применительно к государственному портовому контролю выделим две международно-признанные функции, которые распространяются на иностранные суда — право доступа и право контроля (инспекции).

Право доступа должно осуществляться в режиме процедур контроля согласно уже действующим конвенциям, например, в соответствии с гл. IX Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS), положениями Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) и другими нормами, распространяемыми на контроль судовых помещений и оборудования на предмет киберугроз в соответствии с руководящими принципами упомянутых соглашений. [Впервые положение о контроле было упомянуто в ст. 61 СОЛАС/SOLAS 1914 г. (документ был ответом на катастрофу «Титаника», однако не вступила в силу из-за Первой мировой войны), которая предусматривала, что каждое судно, имеющее свидетельство о безопасности, выданное должностными лицами договаривающегося государства, подлежит в портах других государств контролю, чтобы судно могло выйти в море без опасности для пассажиров и экипажа.]

«Инспекционный режим» косвенно обусловлен конвенциями «глобального» [см., например, Международную конвенцию о грузовой марке 1966 года; СОЛАС-74; МАРПОЛ 1973/78; Международную конвенцию по обмеру судов 1969 г. и др.] и регионального уровня [например, Парижский меморандум о взаимопонимание по надзору за персоналом порта 1982 г.; Латино-американский меморандум о взаимопонимании по контролю за судами грузового транспорта 1992 г.; О взаимопонимании по контролю судов государством порта в Азиатско-Тихоокеанском регионе (Токийский меморандум) 1993 г.; Меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта в Карибском регионе 1996 г.; Меморандум о взаимопонимании, о контроле судов со стороны государства порта в регионе Черного моря (Черноморский меморандум) 2000 г.], и которые принимают обязывающий характер на основании национального законодательства. Юридические последствия, вытекающие из функций государственного портового контроля, в том числе и в отношении противодействия киберрискам, заключаются в том, что иностранному судну, находящемуся в любом порту, может быть запрещен выход в море, если не будут устранены недостатки, обнаруженные в ходе проверки. Выявленные недостатки по обеспечению кибербезопасности могут быть использованы в качестве доказательства немореходного состояния судна, что может повлечь за собой убытки или даже отказ контрагента от обязательств по договору фрахтования и морского страхования.

Основные определения инспекции «на борту» детерминированы в разделе 1.7 резолюции ИМО A.1052(27). Раздел 1.7.5 определяет инспекцию как «посещение на борту судна для проверки как действительности соответствующих сертификатов и других документов, так и общего состояния судна, его оборудования и его экипажа», что соответствует эквивалентным положениям почти всех региональных меморандумов о взаимопонимании [см., например, Меморандум о взаимопонимании по PSC в Черноморском регионе (*BS MoU*); Абуджийский меморандум о взаимопонимании (*Abuja MoU*); Средиземноморский меморандум о взаимопонимании (*Med MoU*)]. Парижский меморандум о взаимопонимании не содержит такого определения, а раздел 3.1 Токийского меморандума (*Tokyo MoU*,) дополняет положения инспекции проверкой условий жизни и труда экипажа.

Обратим внимание на еще одно важное определение применительно к нашим заметкам — «явные основания». Под этим определением понимаются «доказательства того, что судно, его оборудование или его экипаж в значительной степени не соответствуют требованиям соответствующих конвенций или что капитан или члены экипажа не знакомы с основными судовыми процедурами, касающимися безопасности судов». Опять же, Парижский меморандум о взаимопонимании не содержит определения в основном тексте меморандума, но оно содержится в приложении 9 к нему. Смысл при наличии уверенности в явных основаниях — проведение более детального осмотра.

Помимо указанных норм на режим государственного портового контроля оказывает влияние и «мягкий закон», состоящий из руководящих принципов или рекомендаций ИМО. [ИМО поощряет создание представления организаций и соглашений о контроле со стороны государства порта — Меморандумы о взаимопонимании (МоВ). Они были подписаны с охватом всех регионов Европы: Европа и Северная Атлантика (Парижский МоВ); Азия и Тихий океан (Токийский МоВ); Латинская Америка (МоВ Винья-дель-Мар); Карибский бассейн (Карибский МоВ); Западная и Центральная Африка (Абуджийский МоВ); регион Черного моря (Черноморский МоВ); Средиземноморский бассейн (Средиземноморский МоВ); Индийский океан (МоВ Индийского океана) и бассейн арабских государств Персидского залива (Эр-Риядский МоВ).] По мнению некоторых экспертов [4, стр. 20—24; 5, стр. 281—282], в «процедурах контроля» использованы все основания и положения, содержащиеся в представлении сторон. В связи с этим следует обратиться к Резолюции ИМО A.1138(31), принятой 4 декабря 2019 г. Ее гл. 2 допускает инспекции государственного портового контроля иностранных судов в своих портах (2.1.2). Эти проверки могут проводиться:

(1) по инициативе стороны;

(2) по запросу или на основании информации о судне, предоставленной другой стороной; или

(3) на основании информации о судне, предоставленной членом экипажа, профессиональной организацией, ассоциацией, профсоюзом или любым другим лицом, заинтересованным в безопасности судна, его экипажа и пассажиров или защите морской среды.

Следует согласиться с мнением, что меморандумы о взаимопонимании — это не международные конвенции, а административные соглашения, которые не создают международных обязательств для государств-участников. Они направлены на создание основы сотрудничества между морскими властями региона или группы государств со схожей позицией в отношении государственного портового контроля [6]. Соблюдения единых требований обеспечиваются единообразным применением государствами-участниками права государства порта удостоверяться в том, что заходящие суда соблюдают согласованные на международном уровне правила и стандарты морской безопасности и защиты морской среды в пределах его юрисдикции.

Статья 6 Статута о режиме портов 1923 г. определяет, что при условии взаимности каждое договаривающееся государство обязуется обеспечить судам любого другого такого государства обращение, равное тому, которым пользуются его собственные суда или суда любого другого государства в морских портах, находящихся под его суверенитетом или властью, в отношении свободы доступа в порт и его использования, а также полного пользования льготами, которые он предоставляет для судоходства и коммерческих операций их судам, их товарам и их пассажирам. Установленное таким образом равенство обращения распространяется на всякого рода льготы, касающиеся предоставления мест у причалов, выгрузки и погрузки, а также всякого рода пошлин и сборов, взимаемых от имени или для правительства, официальных властей, концессионеров или всякого рода учреждений. [Известно единственное решение Международного суда в деле Никарагуа, где суд заявил, что «в силу своего суверенитета прибрежное государство может регулировать доступ в свой порт» (см.: Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua / Nicaragua v. United States of America. Order of 26 September 1991 // I.C.J. Reports 1991.]

Принятые и упоминавшиеся выше меморандумы о взаимопонимании не учитывают возможность инспекций, направленных на предотвращение киберпреступлений «на борту», поскольку допускают не систематический контроль, а лишь определенную долю инспекций, за исключением Парижского меморандума, который допускает проверку каждого заходящего судна с Приоритетом I. [15% преобладают среди других меморандумов о взаимопонимании, а Меморандум о взаимопонимании в Вина-дель-Мар нацелен на проверку немного большего, а именно 20%. Меморандумы о взаимопонимании в Эр-Рияде, Абудже и Средиземноморье не имеют компьютеризированной системы наведения, а Карибский регион находится в стадии разработки.]

В табл. 1 показана процентная доля годового общего количества проверок между МоВ. Самый низкий процент принадлежит Меморандумам о взаимопонимании Индии и Эр-Рияда с 10%. Государства в Токийском меморандуме о взаимопонимании берут на себя обязательство инспектировать очень высокий процент заходящих судов, а именно 80%, а Парижский меморандум о взаимопонимании отдает приоритет заходящим судам посредством анализа профиля рисков судов на основе различных факторов.

Таблица 1

Региональный меморандум	Количество контролируемых судов в процентах от общих предполагаемых судозаходах
Абуджийский меморандум о взаимопонимании (*Abuja MoU*)	15
Черноморский меморандум о взаимопонимании (*Black Sea MoU*)	15
Карибский меморандум о взаимопонимании (*Caribbean MoU*)	15
Индийский меморандум о взаимопонимании (*Indian MoU*)	10
Средиземноморский меморандум о взаимопонимании (*Mediterranean MoU*);	15
Парижский меморандум о взаимопонимании (*Paris MoU*)	100 Приоритет I, Приоритет II, который будет использоваться для выполнения процентной доли от годового общего количества инспекций
Меморандум о взаимопонимании в Эр-Рияде (*Riyadh MoU*)	10
Токийский меморандум о взаимопонимании (*Tokyo MoU*);	80
Меморандум о взаимопонимании Винья-дель-Мар (*Vina del Mar MoU*)	20

На практике инспекция государственного портового контроля, как правило, связана с контролем за выданным сертификатом безопасности судов, определенным в соответствии с международными конвенциями (ст. 94(4), 217(1),(3) Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве)). Иными словами, государства флага могут обеспечить соответствие судов международным требованиям, предоставляя и систематически обновляемые различные судовые сертификаты (ст. 217(1), (3) КМП-82). Эти сертификаты составляют основу системы государственного портового контроля, что вряд ли применимо к киберугрозам. Их наличие должно

подтверждаться физической проверкой оборудования и применяемых программ.

По мнению экспертов, государственный портовой контроль наделен административными правами контроля, включающими задержание судна в порту до принятия мер по исправлению положения или принятия решения судебным органом в случае нарушения законодательства или международных правил [7]. То есть принятие принудительных мер является отличительной чертой режима государственного портового контроля.

Э. Моленаар [8, p. 192] и Б. Фитжеральд [9, p. 37] полагают, что именно правовой режим государственного портового контроля служит не только национальным интересам портового государства, но и интересам международного сообщества в таких областях судоходства и использования морей, как безопасность на море, защита морской среды, устойчивое использование морских живых ресурсов и охрана морского биоразнообразия. Да, в их утверждениях нет упоминания кибербезопасности, однако попытка сделанного обобщения позволяет говорить, что и киберугрозы должны быть включены в приведенный список.

В последние годы важность контроля со стороны государства порта получила широкое признание, и в различных регионах произошли важные сдвиги в направлении выработки согласованного подхода к эффективному осуществлению положений о контроле. Региональные портовые режимы на основании перечисленных выше меморандумов свидетельствуют о согласованных усилиях государств-членов по поддержанию стандартов морской безопасности.

Введя односторонние и многосторонние санкции, европейские (и некоторые другие) государства практически заявили об отказе взятых на себя обязательств в отношении права торговых судов заходить в иностранные порты, основанием для которых являются общепринятые нормы как обычного, так и договорного права [10, p. 2—5]. На самом деле, основанием запрета на заход является только несоответствие технического состояния судна установленным требованиям. Парижский меморандум о взаимопонимании определяет, что если судно несколько раз будет признано не отвечающим стандартам, ему будет запрещено заходить в порты региона Парижского меморандума. Вместе с тем даже несмотря на то, что воды порта отнесены к внутренним водам, на которые распространяется суверенитет, исключающий иностранную юрисдикцию, противодействие заходу судна может осуществляться только в случае угрозы жизненно важным интересам прибрежного государства. Например, в решении по делу «Саудовская Аравия против Арамко» говорится, что «в соответствии с принципами международного публичного права порты каждого государства должны быть открыты для иностранных торговых судов и могут быть закрыты только тогда, когда жизненно важные

интересы государства того требуют» [https://www.cambridge.org/core/journals/international-law-reports/article/abs/saudi-arabia-v-arabian-american-oil-company-aramco/6754E20E620AAAA351E07E7FC8DE6153 (дата обращения: 1 мая 2021 г.)]. Вопрос: можно ли запретить заход судна в порт, если государственным портовым контролем становиться известно, что его оборудование или зафиксированный электронный обмен данными с предполагаемыми агентами или иными субъектами портовых работ несут в себе потенциальную киберугрозу?

Как мы видим, возникающие риски носят многоуровневый характер и выходят за рамки действующего международно-правового режима, и для защиты требуется комплексный подход, где право не может служить детальной инструкцией, а лишь в состоянии обеспечить некую общую унифицированную платформу с прописанными правилами дозволения для специальных служб противодействия. Частота кибератак и их изощренность, вероятно, будут увеличиваться день ото дня, потому что инструкции по изощренным методам атаки становятся все более доступными через Интернет, что снижает меры контроля и противодействия [11, p. 248].

С возложений функций киберконтроля деятельность системы государственного портового контроля станет более сложной. Это не просто будет связано с обновлением соответствующих международных инструментов, их непрерывным развитием с учетом смежных или совершенно новых предметных областей, где кибербезопасность одна из них. Чтобы определить шаги для решения возникающих проблем, во-первых, следует признать, что в условиях нынешних международных отношений вряд ли есть способ обеспечить принятие некоего глобального международного соглашения в отношении киберпространства, а значит, основная нагрузка ляжет на региональное/двустороннее сотрудничество и национальный правопорядок.

Характерным примером регионального сотрудничества являются консолидирующие усилия европейских стран. Стратегия кибербезопасности Европейского Союза, утвержденная в 2020 г. [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/QANDA_20_2392 (дата обращения: 2 мая 2022 г.)] предполагает, что «киберзащита» на территории всего Союза должна обеспечиваться Центром операций по обеспечению безопасности (*ISAC*), задача которого — обнаружение ранних сигналов неминуемой кибератаки и принятие мер до того, как будет нанесен ущерб. Применительно к защите отрасли должен быть сформирован так называемый «киберщит», основанный на информации от *ISAC*, который должен обеспечивать постоянный контроль сети и компьютерных систем для обнаружения вторжений и аномалий в режиме реального времени.

Применительно к усилиям на национальном уровне уместно привести аналитические усилия компании *Comparitech*, которая на основании отчета 2020 г. сделала вывод, что в 76 странах, подвергнутых изучению, уровень кибербезопасности весьма различен, равно как и уровень противодействия киберпреступлениям. Например, согласно исследованию Алжир является наиболее уязвимым от кибератак; самый высокий процент атак *telnet* пришелся на Китай (13,78%), а вот Дания оказалась самой кибербезопасной страной в мире.

Для противодействия применяются разные подходы от максимального давления на бизнес (например, в Европейском Союзе) до усиления карательной стороны нормативного регулирования (например, США), причем государства не устанавливают для бизнеса какие-либо обязательные требования по обеспечению информационной безопасности, зато инциденты, затрагивающие интересы третьих лиц, могут караться очень строго. [В некоторых странах штраф в случае утечки персональных данных может доходить до 4% годового оборота.]

Говоря о законодательстве РФ, следует обратить внимание, что государственному портовому контролю посвящена гл. V Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ), в соответствии с которой государственный портовый контроль осуществляется капитаном морского порта (ст. 70). Его функции по управлению портом в части осуществления административно-властных полномочий (ст. 74) распространяются на территорию и акваторию морского порта и на подходы к нему, включая внутренние и внешние рейды, а также на портовые гидротехнические сооружения и морские терминалы порта (п. 6 Положения о капитане морского порта, утвержденного приказом Минтранса России от 17 февраля 2014 г. № 39).

Заметим, что функции капитана морского порта определены несколькими нормативными актами. В частности, ст. 76 КТМ РФ, ст. 11 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Положением о капитане морского порта. Ни в один из вышеперечисленных документов обеспечение кибербезопасности или борьба с киберрисками в функции капитана порта не включены. Максимум, что мы можем найти, например, в указанном Федеральном законе или Положении, что капитан морского порта обеспечивает информационный обмен с информационными центрами по контролю российских и иностранных судов (п. 16 Положения о капитане морского порта).

Стратегия Российской Федерации в области обеспечения информационной безопасности основывается на ключевых принципах Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации». Кроме того, в России принят ряд нормативных актов, направленных на обеспечение

различных аспектов национальной информационной безопасности. Среди них Доктрина информационной безопасности, Стратегия развития информационного общества и три профильных Федеральных закона, имеющих отношение к кибербезопасности:

1) от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации», которым были введены требования о безопасности инфраструктуры;

2) от 29 июля 2017 г. № 276-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон "Об информации, информационных технологиях и о защите информации"», регулирующий использование сервисов для получения доступа к запрещенным в России вебсайтам»;

3) от 29 июля 2017 г. № 241-ФЗ «О внесении изменений в статьи 10.1 и 15.4 Федерального закона "Об информации, информационных технологиях и о защите информации"».

Федеральный закон от 26 июля 2017 г. 187-ФЗ вводит определенные обязанности для «операторов», которым принадлежат объекты критической информационной инфраструктуры, в том числе и в сфере транспорта. Закон вводит в правовой оборот три категории — «критическая информационная инфраструктура» [к объектам критической информационной инфраструктуры относятся: 1) информационные системы; 2) информационно-телекоммуникационные сети; 3) автоматизированные системы управления операторов критически информационной инфраструктуры], «компьютерная атака» [целенаправленное воздействие программных и (или) программно-аппаратных средств на объекты критической информационной инфраструктуры, сети электросвязи, используемые для организации взаимодействия таких объектов, в целях нарушения и (или) прекращения их функционирования и (или) создания угрозы безопасности обрабатываемой такими объектами информации], и «компьютерный инцидент» [факт нарушения и (или) прекращения функционирования объекта критической информационной инфраструктуры, сети электросвязи, используемой для организации взаимодействия таких объектов, и (или) нарушения безопасности обрабатываемой таким объектом информации, в том числе произошедший в результате компьютерной атаки].

Федеральный закон от 29 июля 2017 г. № 276-ФЗ возлагает определенные обязанности на владельцев *VPN*-технологий, провайдеров хостинга или иных лиц, обеспечивающих размещение в сети Интернет *VPN*-технологий (хостинг-провайдеры), и операторов поисковых систем, распространяющих в сети Интернет рекламу. Контроль за его исполнением возложен на Роскомнадзор. Закон определяет обязанность сервис-провайдеров в идентификации пользователей мессенджеров по номеру мобильного телефона.

Однако существующее регулирование не охватывает в необходимой мере систему отношений, возникающих в рамках киберпространства как элемента информационного пространства. Анализ показывает, что в официальных российских документах в области информационной безопасности термин «кибербезопасность» не выделяется из объема понятия «информационная безопасность» и не используется отдельно. В то же время в большинстве зарубежных стран он выделен в самостоятельную дефиницию. Необходимо учитывать, что регулирование киберпространства исключительно на национальном уровне невозможно в силу его трансграничности. В связи с этим существует необходимость обозначения в российских документах, посвященных информационной безопасности, термина «кибербезопасность», что позволит установить соответствие между российскими и иностранными нормативными актами, а также даст возможность участвовать в международной нормотворческой работе в сфере кибербезопасности.

Кибератаки, такие как фишинговые электронные письма, становятся все более изощренными, поскольку они выдают себя за законные источники. Эксперты настаивают, что пока организации не начнут принимать превентивные меры и внедрять строгие методы кибергигиены, незаконных атак меньше не станет [https://www.ship-technology.com/analysis/cyber-attacks-in-the-maritime-sector-the-experts-respond/ (дата обращения: 29 апреля 2022 г.)].

Обладание навыками для предотвращения нарушений абсолютно необходимо для морского бизнеса сегодня, особенно когда управление отраслью переходит в рабочую среду управления судоходством в режиме онлайн. Вопрос о возможности формального регулирования демпфирования киберугроз, включающих фишинг, «нетерпеливые сообщения», всплывающие окна и небезопасные ссылки остается открытым. В большинстве стран техническое противодействие находится в компетенции специальных служб, и эта проблема регулируется внутренними нормативными регламентами.

Вместе с тем часть проблемы может быть решена уже сегодня на том же уровне, что и другие аспекты безопасности, к примеру, в рамках специального Регламента по инспектированию судов в портах», скажем, по аналогии с Международным кодексом по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения (МКУБ). Какую часть рисков можно охватить? Можно минимизировать риски, связанные с аппаратными угрозами и зараженностью бортовых электронных систем навигации и связи, а также с электронным оборотом документов и управляющих распоряжений по погрузочно-разгрузочным работам и обеспечению безопасности навигации выхода из порта.

Упомянутый выше Регламент должен включить технологии доступа к данным с учетом сведéния к минимуму рисков кражи бизнес-информации и личных данных экипажа. Технологии доступа должны быть направлены

на повышение эксплуатационной устойчивости судов и иных объектов морской отрасли и представлять собой государственно-частное партнерство, которое позволит включить наиболее компетентные компании по киберпротиводействию в структуру государственного портового контроля на основе коммерческих договоров.

Литература

1. Семенов, С. Морская кибербезопасность // Морские вести России. — 2020. — № 10 / С. Семенов // http://www.morvesti.ru/analitika/1692/86359/ (дата обращения: 29 апреля 2022 г.).
2. Satola, D. Towards a Dynamic Approach to Enhancing International Cooperation and Collaboration / D. Satola / Cyber security Legal Frameworks: Reflections on the Proceedings of the Workshop on Cyber security Legal Issues at the 2010 United Nations Internet Governance Forum. — Mitchell Hamline School of Law, 2011 // https://open.mitchellhamline.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1427&context=wmlr (дата обращения: 29 апреля 2022 г.).
3. Moore, R. Cybercrime: Investigating High-Technology Computer Crime / R.. Moore. — Second Edition. — Anderson Publishing, 2005.
4. Андреева, А. Е. Международно-правовые акты в сфере портового контроля безопасности мореплавания / А. Е. Андреева // Юридический журнал: межвузовский сборник научных статей. — Вып. 7. — Южно-Сахалинск : СахГУ, 2010.
5. Дмитриев, В. И. Обеспечение безопасности плавания : учебное пособие / В. И. Дмитриев. — Москва, 2005.
6. Dr. Z. Oya Ozgayir. The Use of Port State Control in Maritime Industry and Application of the Paris Mou / Ozgayir Dr. Z. Oya // Ocean and Coastal Law Journal. — Vol. 14. — № 2. — 2008 // https://core.ac.uk/download/pdf/234108972.pdf (дата обращения: 1 мая 2022 г.).
7. Ho-Sam Bang Port State Jurisdiction and Article 218 of the UN Convention on the Law of Sea // Journal of Maritime Law and Commerce. — 2009. — Vol. 40. — № 2 // https://ssrn.com/abstract=1461095 (дата обращения: 1 мая 2022 г.).
8. Molenaar, J. Erik Port State Jurisdiction: Towards Mandatory and Comprehensive Use // The law of the Sea: Progress and Prospects / J. Molenaar; D. Freestone, R. Barnes, D. Ong (eds). — Oxford : Oxford University Press, 2006.
9. Fitzgerald F. Brian Port State Jurisdiction and Marine Pollution Under UNCLOS III / F. Fitzgerald // MLAANZ Journal. — 1995. — № 11.
10. Kasoulides, C. George Port State Control and Jurisdiction / C. Kasoulides. — London : Martinus Nijhoff publishers, 1993.
11. Stahl, W. The Uncharted Waters of Cyberspace: Applying the Principles of International Maritime Law to the Problem of Cyber security / W. Stahl // Georgia Journal of International and Comparative Law. — 2011. — № 40(1).

References

1. Semenov, S. Morskaya kiberbezopasnost' [Maritime cybersecurity] // Morskiye vesti Rossii. — 2020. — № 10 / S. Semenov // http://www.morvesti.ru/analitika/1692/86359/ (data obrashcheniya: 29 aprelya 2022 g.).
2. Satola, D. Towards a Dynamic Approach to Enhancing International Cooperation and Collaboration / D. Satola / Cyber security Legal Frameworks: Reflections on the Proceedings of the Workshop on Cyber security Legal Issues at the 2010 United

Nations Internet Governance Forum. — Mitchell Hamline School of Law, 2011 // https://open.mitchellhamline.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1427&context=wmlr (date of access: 29 April, 2022).
3. Moore, R. Cybercrime: Investigating High-Technology Computer Crime / R. Moore. — Second Edition. — Anderson Publishing, 2005.
4. Andreyeva, A. Ye. Mezhdunarodno-pravovyye akty v sfere portovogo kontrolya bezopasnosti moreplavaniya [International legal acts in the field of port control of navigation safety] / A. Ye. Andreyeva // Yuridicheskiy zhurnal: mezhvuzovskiy sbornik nauchnykh statey. — Vyp. 7. — Yuzhno-Sakhalinsk : SakhGU, 2010.
5. Dmitriyev, V. I. Obespecheniye bezopasnosti plavaniya [Ensuring the safety of navigation]: uchebnoye posobiye / V. I. Dmitriyev. — Moskva, 2005.
6. Dr. Z. Oya Ozgayir. The Use of Port State Control in Maritime Industry and Application of the Paris Mou / Ozgayir Dr. Z. Oya // Ocean and Coastal Law Journal. — Vol. 14. — № 2. — 2008 // https://core.ac.uk/download/pdf/234108972.pdf (date of access: 1 May, 2022).
7. Ho-Sam Bang Port State Jurisdiction and Article 218 of the UN Convention on the Law of Sea // Journal of Maritime Law and Commerce. — 2009. — Vol. 40. — № 2 // https://ssrn.com/abstract=1461095 (date of access: 1 May, 2022).
8. Molenaar, J. Erik Port State Jurisdiction: Towards Mandatory and Comprehensive Use // The law of the Sea: Progress and Prospects / J. Molenaar; D. Freestone, R. Barnes, D. Ong (eds). — Oxford : Oxford University Press, 2006.
9. Fitzgerald F. Brian Port State Jurisdiction and Marine Pollution Under UNCLOS III / F. Fitzgerald // MLAANZ Journal. — 1995. — № 11.
10. Kasoulides, C. George Port State Control and Jurisdiction / C. Kasoulides. — London : Martinus Nijhoff publishers, 1993.
11. Stahl, W. The Uncharted Waters of Cyberspace: Applying the Principles of International Maritime Law to the Problem of Cyber security / W. Stahl // Georgia Journal of International and Comparative Law. — 2011. — № 40(1).

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.463:658.115

© Смирнова Вера Владимировна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)
veryvera@list.ru

© Правкин Сергей Алексеевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)
Pravkin@bk.ru

Правовые основы применения концессионной модели в транспортной сфере

Аннотация. В статье анализируется применение концессионной модели финансирования в транспортной инфраструктуре. Концессионная модель, выступая разновидностью государственно-частного партнерства, является инновационной, позволяя сформировать соглашения публичного партнера с частным сектором, развивая управленческий и финансовый потенциал. Применение концессионной модели со стороны публичного партнера не требует больших затрат, которые перекладываются на частный бизнес и финансирующих проекты лиц. Концессионная схема как модель сотрудничества заказчика и исполнителя-концессионера является наиболее востребованной в транспортной сфере. При этом разделяются риски, затраты, обязательства. Совместная реализация инвестиционных проектов дает возможность получить согласованный результат, связанный с модернизацией и эксплуатацией транспортной инфраструктуры. При этом концессия является успешным механизмом устойчивого роста. Целью статьи является исследование правовых основ концессии, выявление юридических способов обеспечения финансирования концессии, которое, в свою очередь, обеспечивает эффективное управление финансовыми активами сторон.

Ключевые слова: концессионное соглашение; концедент; концессионер; частный партнер; публичный партнер; инвестиционные отношения; транспортная отрасль.

© Vera V. Smirnova,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport

© Sergey Al. Pravkin,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport

Legal basis for application of the concession model in the transport sector

Abstract. The current paper has presented the analysis of application of the concession financing model in the transport sector. The concession model, being a kind of public-private partnership, is innovative, allowing making public partner agreements with the private sector, developing managerial and financial potential. The use of the concession model by the public partner does not require large costs, which go to private business and project financers. The concession model is a model of cooperation between a customer and a contractor-concessioner is the most popular in the transport sector. At the same time, risks, costs, obligations are shared. The joint implementation of investment projects makes it possible to obtain an agreed result related to the modernization and operation of the transport sector. At the same time, the concession is a successful mechanism for sustainable growth. The purpose of the paper was to study the legal basis of the concession model, to identify legal ways to ensure the financing of the concession, which, in turn, ensures the effective management of the financial assets of the parties.

Keywords: concession agreement; concessor; concessioner; private partner; public partner; investment relations; transport industry.

В транспортной сфере в процессе инвестирования концессионная модель является договорной формой финансирования государства и частного бизнеса. Концессионные отношения являются договорными соглашениями между государством, инвесторами и концессионерами. «В сегодняшних условиях, когда финансовые возможности государства ограничены, одним из основных направлений развития российской экономики является государственно-частное партнерство, в особенности в форме концессионных соглашений» [6, стр. 184].

Важное значение при регулировании инвестиционной деятельности имеет гражданское законодательство. Концессии являются распространенной формой взаимодействия концедента и концессионера. Концессии выступают формой организационно-правового взаимодействия в рамках инвестиционной деятельности, где концедент и

концессионер взаимодействуют при реализации значимых проектов для публичной власти. Публичные партнеры, выступая на стороне концедента должны обеспечить наиболее благоприятные условия для инвестиций, т.е. для привлечения денежных средств, имущественных и иных прав. Юридические признаки концессии: двусторонний, конценсуальный, возмездный, взаимный, срочный договор.

«Инвестиционные отношения на транспорте — это договорные и иные соглашения, связанные с вложением инвестиций в транспортную сферу, между инвесторами и иными субъектами предпринимательской деятельности» [4, стр. 113].

Концессии в транспортной сфере являются с правовой точки зрения сделками, которые широко применяются в транспортной отрасли. В результате возникают новые права и обязанности у концедента и концессионера. Федеральные законы от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений», и от 9 июля 1999 г. № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации» определяют, что инвестиции являются объектом гражданских прав. Концессионное соглашение определяет соглашение сторон на основе равноправия и автономии воли участников. Концессия не является смешанным, но самостоятельным видом договора.

Кроме концедента и концессионера участником соглашения является инвестор. Контрагентами инвестора могут выступать подрядчики. Может иметь место также субъинвестирование. Концедент должен быть единственным обладателем прав, включаемых в содержание концессионного договора. Если концедент получил права по лицензионному договору, тогда возникает не концессия, а сублицензия. Концедент должен быть собственником имущества, передаваемого в концессию.

Инвестиционные отношения при концессии носят длящийся характер. Инвестору принадлежат специальные права по концессии, связанные с распоряжением коммуникациями и иными объектами инвестиционной деятельности. Важным моментом является возможность передачи прав со стороны инвестора иным лицам. Использование концессионного механизма позволяет российским регионам конкурировать при привлечении иностранного инвестора.

В концессионном соглашении зафиксированы права и обязанности в отношении объекта инвестиционной деятельности, т.е. в отношении портовой инфраструктуры, логистических узлов, транспортных коммуникаций в целом. Юридическая сторона таких вложений означает сделку. Объект концессии может относиться к объектам исключительных прав, например, передача по концессии информационных технологий. Концессионер может являться обладателем таких технологий.

Для договоров концессионного типа в последнее время все более характерно применение смарт-контрактов, которые должны отвечать на изменение условий и переписываться автоматически, например, на блокчейн-платформах. Таким образом, смарт-контракты становятся юридической формой для договоров концессионного типа. Язык программного кодирования становится юридической формой договора концессии. В концессионном соглашении содержаться элементы договора подряда, договора аренды, договора возмездного оказания услуг и др.

Но можно ли использовать в концессионном соглашении смарт-контракт? Типовые формы договора, применяемые для концессии, могут с успехом использоваться, например, на биржах транспортных услуг в электронном автоматическом режиме.

Инвестор в концессионном соглашении может выступать в роли покупателя имущества, арендатора, концессионера.

Концессионные соглашения в транспортной сфере предполагают применение конкурсных процедур. Не применяются конкурсные процедуры при заключении соглашения с единственным заявителем, например, с получившим объект по концессионному соглашению арендатором. Правительство РФ своим решением может выбрать концессионера. Если торги проходят в форме конкурса, то их выигрывает тот, кто предложил наилучшие условия.

Концедент также предлагает проект концессионного соглашения. Электронные записи в системе реестра ведения прав фиксируются как соглашения концедента и концессионера и как существенные условия. На стадии строительства и модернизации объекта соглашения к концессии применяются нормы ГК РФ о подряде, а именно строительном подряде и подряде на выполнение проектных и изыскательских работ; на стадии эксплуатации объекта соглашения — нормы об аренде [6, стр. 185].

Концессия как разновидность соглашения о государственно-частном партнерстве представляет собой финансово-правовой механизм инвестиционного взаимодействия.

Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» предусматривает, что плоды и продукция, полученные концессионером, являются его собственностью. Например, в соглашениях о разделе продукции инвестор получает в свою собственность лишь часть добытой продукции в отличие от концессионного соглашения. Данные соглашения заключаются в сфере недропользования; концессионное соглашение связывается со строительством, реконструкцией и эксплуатацией объектов инфраструктуры.

Инвестор в таком соглашении может приобрести определенные права в отношении объекта соглашения. Финансирование может осуществляться путем выпуска и размещения эмиссионных ценных бумаг. Государство инвестиционную деятельность на транспорте может поддерживать бюджетными кредитами, гарантиями, субсидиями применительно ко всей

сфере государственно-частного партнерства. Концессия в российской и зарубежной практике широко применяется в строительстве, реконструкции объектов инфраструктуры. Инвестирование выступает как процесс вложения гражданских имущественных прав. На зарубежных инвесторов распространяется режим наибольшего благоприятствования или национальный режим.

Часто средства институциональных инвесторов привлекаются концессионерами для инфраструктурных проектов, которые имеют высокий рыночный потенциал. Например, распоряжением Правительства РФ от 19 марта 2019 г. № 466-р был обозначен переход на цифровую железную дорогу; проект связан с применением цифрового формата и улучшением качества транспортно-логистических услуг. «ОАО "РЖД" активно внедряет и реализует проект "Цифровая железная дорога", который включает комплекс технологий, направленных на повышение качества услуг в области пассажирских и грузовых перевозок» [3, стр. 167].

На железной дороге внедрены и внедряются современные информационные системы для организации путевого хозяйства и обеспечения бесперебойного движения. Минтрансом России задействован свой проект «Цифровой транспорт и логистика», который должен быть реализован к 2025 г.

Возможно открытие бирж транспортных услуг, для чего на всех видах транспорта требуется создание новой операционной системы управления. Необходимо привлечение частных инвестиций в инфраструктурные проекты по модернизации транспортной сферы, развитие практики строительства и эксплуатации железнодорожных линий и иных транспортных коммуникаций на основе концессионных соглашений для организации перевозок на линиях всех типов.

Важную роль в юридическом сопровождении данного процесса будут иметь различные конструкции договоров в сфере государственно-частного партнерства, включая концессию.

«Применительно к транспортной сфере в значительной мере из инвестиционных договоров подходит заключение концессионных соглашений» [4, стр. 117].

Содержание условий договоров включает в себя инвестиционные условия не только при строительстве, но при эксплуатации объекта соглашения. Участие в подобных соглашениях с частными инвесторами, концессионерами дает возможность обеспечения публичных интересов. Юридическая природа данного соглашения остается частноправовой. Инвестиционно-правовые отношения носят характер равноправия сторон, основаны на добровольности соглашения и автономной воле сторон, как гражданско-правовые договоры предпринимательской сферы.

Основанием концессионного соглашения является состав правоотношения: согласованные условия публичного и частного партнера, концедента и концессионера. В концессионном соглашении

происходит распределение рисков и ответственности сторон. Статья 1041 ГК РФ характеризует простое товарищество; с учетом Федерального закона «Об инвестиционном товариществе» предусматривает возможность вложения инвестиций иностранными юридическими лицами. Концессионная схема является проверенной практикой. Федеральный закон «О концессионных соглашениях» имеет ряд несовершенств: существенное условие о концессионной плате и необходимость типового соглашения, отсутствие возможности для технического обслуживания объекта и заключения соглашений с множественностью лиц на стороне концедента, что отрицательно влияет на инвестиционный климат [2, стр. 67].

Федеральный закон «О концессионных соглашениях» не решил полностью определенные проблемы, в том числе связанные с передачей объекта соглашения в связи с окончанием срока его действия. Концедент должен быть собственником имущества, являющегося объектом соглашения, по окончании действия объекта соглашения он должен быть передан концеденту. Роль концедента от имени публично-правового образования могут осуществлять различные органы власти: министерства, службы, агентства. Например, полномочия концедента может осуществлять госкомпания «Российские автомобильные дороги» и др. [5]

В транспортном законодательстве имеются дополнительные требования по реализации концессионного соглашения. Концессионер после реализации главного соглашения, связанного со строительством и реконструкцией, вправе приступить к стадии эксплуатации объекта концессии, только участвуя в дополнительной конкурсной процедуре. И только пройдя эту процедуру, концессионер по соглашению может реализовать себя на стадии эксплуатации объекта. Концессионеру никто не гарантирует прохождение дополнительной процедуры. Концессию можно рассматривать и как разновидность долгосрочной аренды с инвестиционными условиями.

Развитие коммерческой инфраструктуры рынка транспортных услуг даст возможность транспортным кампаниям участвовать в нем. Организация торгов транспортными услугами предусматривает и механизмы концессии. В цифровой системе, связанной с логистическими процессами на транспорте, должен быть обеспечен равноправный и недискриминационный доступ к вебтехнологиям, чтобы оперативно подключаться к центру транспортировки и складирования грузов в автоматическом режиме [1]. Необходимо преодолевать недочеты в сфере законодательства о концессионных соглашениях, особенно в связи с широким применением цифрового формата. Возможно, потребуется применение специального правового режима, что особенно важно в результате модернизации инфраструктуры и превращения транспортных узлов в мультимодальные и логические центры перевозки,

складирования, переработки. Это во многом упорядочит применение договоров концессионного типа.

С правовой точки зрения необходимо обеспечить условия развития коммерческой инфраструктуры рынка, договорных отношений горизонтального и вертикального типа между транспортными компаниями, целью которого является развитие конкурентной среды в сфере железнодорожных перевозок грузов.

Литература

1. Дмитриев, А. В. Цифровизация транспортно-логистических услуг на основе применения технологии дополненной реальности / А. В. Дмитриев // Вестник ЮУрГУ. — Серия экономика и менеджмент. — 2018. — № 2. — С. 169—178.
2. Килинкаров, В. В. Актуальные проблемы и тенденции в практике разрешения споров в сфере публично-частного партнерства в России / В. В. Килинкаров // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. — 2018. — № 4. — С. 62—103.
3. Машинова, А. С. Правовые аспекты внедрения цифровой железной дороги в экономическую систему Российской Федерации / А. С. Машинова // Современные информационные технологии в образовании, науке и промышленности. Сборник научных трудов XIV Международной конференции и XII Международного конкурса научных и научно-методических работ. — Москва : Экон-Информ, 2019.
4. Правкин, А. С. Механизм правового управления инвестициями в транспортной сфере с учетом применения отдельных моделей государственно-частного партнерства / А. С. Правкин, В. В. Смирнова // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 2(30). — С. 112—124.
5. Правовые и финансово-экономические средства достижения целей устойчивого развития : монография / под редакцией Г. Ф. Ручкиной, А. М. Лапиной. — Москва : Прометей, 2022.
6. Холодкова, Ю. С. Понятие и правовая природа концессионных соглашений / Ю. С. Холодкова // Вестник Томского государственного университета. — 2016. — № 405. — С. 184—189.

References

1. Dmitriyev, A. V. Tsifrovizatsiya transportno-logisticheskikh uslug na osnove primeneniya tekhnologii dopolnennoy real'nosti [Digitalization of transport and logistics services based on the use of augmented reality technology] / A. V. Dmitriyev // Vestnik YUUrGU. — Seriya ekonomika i menedzhment. — 2018. — № 2. — S. 169—178.
2. Kilinkarov, V. V. Aktual'nyye problemy i tendentsii v praktike razresheniya sporov v sfere publichno-chastnogo partnerstva v Rossii [Actual problems and trends in the practice of resolving disputes in the field of public-private partnership in Russia] / V. V. Kilinkarov // Vestnik ekonomicheskogo pravosudiya Rossiyskoy Federatsii. — 2018. — № 4. — S. 62—103.
3. Mashinova, A. S. Pravovyye aspekty vnedreniya tsifrovoy zheleznoy dorogi v ekonomicheskuyu sistemu Rossiyskoy Federatsii [Legal aspects of the implementation of the digital railway in the economic system of the Russian Federation] / A. S. Mashinova // Sovremennyye informatsionnyye tekhnologii v obrazovanii, nauke i promyshlennosti. Sbornik nauchnykh trudov XIV

Mezhdunarodnoy konferentsii i XII Mezhdunarodnogo konkursa nauchnykh i nauchno-metodicheskikh rabot. — Moskva : Ekon-Inform, 2019.
4. Pravkin, A. S. Mekhanizm pravovogo upravleniya investitsiyami v transportnoy sfere s uchetom primeneniya otdel'nykh modeley gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [The mechanism of legal management of investments in the transport sector, taking into account the use of individual models of public-private partnerships] / A. S. Pravkin, V. V. Smirnova // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 2(30). — S. 112—124.
5. Pravovyye i finansovo-ekonomicheskiye sredstva dostizheniya tseley ustoychivogo razvitiya [Legal and financial and economic means of achieving sustainable development goals]: monografiya / pod redaktsiyey G. F. Ruchkinoy, A. M. Lapinoy. — Moskva : Prometey, 2022.
6. Kholodkova, YU. S. Ponyatiye i pravovaya priroda kontsessionnykh soglasheniy [The concept and legal nature of concession agreements] / YU. S. Kholodkova // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. — 2016. — № 405. — S. 184—189.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.463:656.025.4

© Корнукова Мария Сергеевна,
Российский университет транспорта (МИИТ)

© Корякин Виктор Михайлович,
доктор юридических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Особенности обеспечения сохранности грузов при их перевозке в прямом смешанном сообщении

Аннотация. В статье рассматриваются проблемные вопросы обеспечения сохранности грузов, перевозимых в прямом смешанном сообщении, т.е. несколькими видами транспорта по единому транспортному документу. Выявлены пробелы в правовом регулировании вопросов охраны перевозимых грузов, особенно при их передаче для перевозки с одного вида транспорта на другой. Предложены некоторые меры по совершенствованию транспортного законодательства в данной сфере.

Ключевые слова: прямое смешанное сообщение; перевозка грузов; охрана грузов; сохранность грузов; ведомственная охрана.

© Mariya S. Kornukova,
Russian University of Transport

© Viktor M. Koryakin,
Doctor of Law, professor,
Russian University of Transport

Features of ensuring safety of goods in direct mixed transportation

Abstract. The current paper deals with the problematic issues of ensuring safety of goods in direct mixed transportation, i.e., by several modes of transport under a single transport document. There have been identified the gaps in the legal regulation of the issues of protection of transported goods,

especially when they are transferred for transportation from one mode of transport to another. There have been proposed some measures to improve transport legislation in this area.

Keywords: direct mixed traffic; transportation of goods; cargo protection; cargo safety; departmental security.

Одним из обязательных условий договора перевозки какого-либо имущества на любом виде транспорта является обеспечение сохранности перевозимых грузов. Именно невыполнение данной обязанности наряду с нарушением сроков доставки груза в подавляющем большинстве случаев рассматривается в качестве юридического факта, влекущего ответственность перевозчика по договору перевозки груза.

Все транспортные уставы и кодексы предусматривают возложение на лицо, осуществляющее перевозку, т.е. на перевозчика, обязанности по обеспечению сохранности перевозимого груза (см. табл.).

Таблица

Требования транспортных уставов и кодексов по обеспечению сохранности перевозимых грузов

№ п/п	Вид транспорта	Содержание нормы о сохранности груза	Нормативный правовой акт
1	Автомобильный	Перевозчик несет ответственность за сохранность груза с момента принятия его для перевозки и до момента выдачи грузополучателю или управомоченному им лицу	Пункт 5 ст. 34 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее — УАТ РФ)
2	Внутренний водный	В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз в пункт назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю или управомоченному на получение груза лицу	Пункт 1 ст. 67 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (далее — КВВТ РФ)
3	Воздушный	Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу)	Пункт 3 ст. 118 Воздушного кодекса Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (далее — ВК РФ)

		груза, если не докажет, что они не явились результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика или произошли не во время воздушной перевозки	
4	Железнодорожный	Нормы об обязанности перевозчика обеспечивать сохранность грузов включаются в правила перевозок различных видов грузов, утверждаемые Минтрансом России	Статьи 3, 8, 18, 37 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее — УЖТ РФ)
5	Морской	Перевозчик с момента принятия груза для перевозки до момента его выдачи надлежаще и старательно должен грузить, обрабатывать, укладывать, перевозить, хранить груз, заботиться о нем и выгружать его	Пункт 1 ст. 150 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (далее — КТМ РФ)

Из анализа приведенных норм транспортного законодательства можно сформулировать следующие общие положения об обеспечении сохранности грузов:

а) сохранность перевозимого груза — это обязательное, существенное условие договора перевозки груза любым видом транспорта; [Согласно п. 1 ст. 432 ГК РФ существенными являются условия о предмете договора, условия, которые названы в законе или иных правовых актах как существенные или необходимые для договоров данного вида, а также все те условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение.]

б) по общему правилу, ответственность за сохранность груза возлагается на перевозчика с момента его принятия к перевозке и до момента передачи грузополучателю либо (при смешанной перевозке) другому перевозчику;

в) перевозчик может быть освобожден от ответственности за несохранность груза, если докажет, что утрата или порча груза произошли не во время перевозки либо это явилось следствием обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить или устранить по не зависящим от него причинам.

Обязанность по обеспечению сохранности перевозимого груза в полной мере распространяется на перевозки в прямом смешанном сообщении, под

которыми понимаются перевозки, осуществляемые по единому транспортному документу транспортными организациями разных видов транспорта (ст. 788 ГК РФ). Отличительная особенность таких перевозок заключается в том, что процесс перемещения грузов в пространстве осуществляется несколькими перевозчиками, относящимися к различным видам транспорта. В доставке грузов посредством прямого смешанного сообщения участвуют более двух транспортных организаций. Участие перевозчиков, относящихся к различным видам транспорта, — ключевой признак смешанной перевозки. Например, если груз перевозится из Москвы в Крым железнодорожным транспортом, то в перевозке участвуют два перевозчика — ОАО «РЖД» и ФГУП «Крымская железная дорога» и, соответственно, две транспортные организации. Хотя в данной перевозке и участвуют два перевозчика, однако смешанной такую перевозку назвать нельзя, поскольку в ней участвует один вид транспорта — железнодорожный. А вот если груз будет доставлен по железной дороге сначала в порт Новороссийск, а затем морем проследует до Севастополя, то к такой перевозке будут в полной мере применимы правила прямой смешанной перевозки, поскольку в ней задействованы два вида транспорта — железнодорожный и морской.

Вторым характерным признаком смешанной перевозки является то обстоятельство, что грузоотправителю не нужно заключать отдельные договоры с каждым участником грузоперевозки (в приведенном выше примере — с ОАО «РЖД» и отдельно — с ОАО «Новороссийское морское пароходство»). Достаточно оформить один, общий для всех перевозчиков, договор [1, стр. 17—22; 2, стр. 49].

В качестве специфической черты перевозки груза в прямом смешанном сообщении в научной литературе отмечается комплексный характер данного правового института, выражающийся в том, что каждый из соперевозчиков выполняет свою часть перевозки в соответствии со «своей» нормативной базой. Это связано с тем, что различным видам транспорта присущи свои технические возможности, свои особенности, поэтому перевозки могут быть различными и по объему, и по длительности осуществления, и по способам обеспечения сохранности грузов [3, стр. 56].

Гражданское законодательство (п. 2 ст. 796 ГК РФ) предусматривает несколько форм проявления негативных последствий ненадлежащего исполнения обязанности перевозчика и иных лиц по обеспечению сохранности перевозимого груза (см. рис).

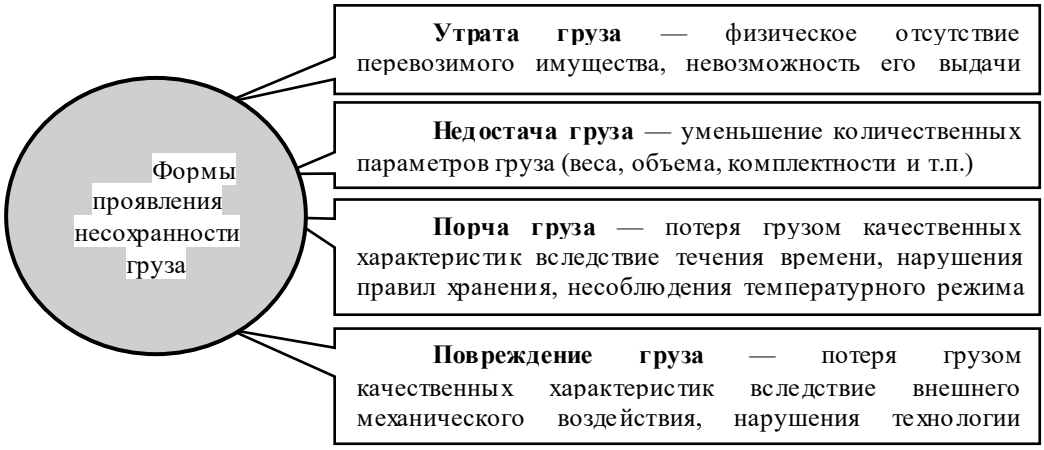


Рис. **Разновидности проявления несохранности груза**

Рассмотри указанные случаи более подробно.

Утрата груза — наиболее серьезное последствие неисполнения обязанности по сохранности перевозимого имущества. Исходя из этимологического содержания понятия «утрата» (потеря, ущерб; утратить — лишиться чего-н., потерять чего-н.) [4, стр. 733], утрата груза означает его полное выбытие из владения собственника, невозможность пользоваться данным имуществом. Чаще всего это является следствием физического уничтожения груза вследствие аварии, катастрофы, стихийного бедствия и т.п. Сюда же относится хищение имущества, составляющего груз, т.е. неправомерное завладение им другим лицом.

Важно отметить, что в отношениях по перевозке утрата груза — это не только его фактическое отсутствие, утратой считается любая невозможность для перевозчика выдать груз его получателю в установленные нормативные сроки. На это указывал известный специалист в области транспортного права Б. Л. Хаскельберг, который еще в 1960-е гг. писал, что не требуется более или менее вероятного предположения, что груз уничтожен или похищен. Он вполне обоснованно полагал, что даже если груз не утерян, но в установленный срок не выдан получателю, наступают правовые последствия, связанные с утратой груза [5]. Согласно действующему транспортному законодательству при перевозке в прямом смешанном сообщении груз считается утраченным, если он не выдан грузополучателю по истечении четырех месяцев со дня приема груза для перевозки в прямом смешанном сообщении (ст. 45 УЖТ РФ; п. 7 ст. 114 КВВТ РФ; п. 2 ст. 408 КТМ РФ).

Недостача груза — это нарушение количественных параметров груза. В словарях русского языка под недостачей понимается неполное количество чего-н.; отсутствие нужного количества чего-н., обнаруженное проверкой [4, стр. 345]. Под недостачей груза понимается «частичная утрата объекта перевозки, т.е. уменьшение его количественных параметров — массы, объема, числа грузовых мест и т.п.» [6, стр. 11]. Содержание понятия «недостача» раскрывается и в транспортном законодательстве. Так,

например, в ст. 42 УЖТ РФ содержится норма о том, что в случае, если на железнодорожной станции назначения при проверке состояния груза, его массы, количества мест обнаружена недостача или такие обстоятельства зафиксированы в составленном в пути следования коммерческом акте, перевозчик обязан определить размер фактической недостачи и выдать грузополучателю коммерческий акт.

При этом следует иметь в виду, что фактическое уменьшение количественных параметров не всегда свидетельствует о недостаче груза. Согласно ст. 41 УЖТ РФ масса груза считается правильной, если разница между массой груза, определенной на железнодорожной станции отправления, и массой груза, определенной на железнодорожной станции назначения, не превышает значение предельного расхождения в результатах определения массы нетто такого груза и норму естественной убыли его массы, установленные федеральными органами исполнительной власти, уполномоченными Правительством РФ (см. постановление Правительства РФ от 12 ноября 2002 г. № 814 «О порядке утверждения норм естественной убыли при хранении и транспортировке материально-производственных запасов»).

Норма естественной убыли (англ. *rates of natural loss*) — это предельная величина потери массы или объема перевозимых грузов или складируемых товарно-материальных ценностей, происходящих под воздействием внешней среды, вследствие определенных физико-химических свойств грузов или товаров [https://ru.wikipedia.org/wiki/]. За такие потери перевозчик ответственности не несет. Нормы естественной убыли груза при их перевозке в прямом смешанном сообщении зависят от различных факторов: расстояние перевозки; количество перевалок груза; вид тары; время года; вид транспорта; вид перевозимого/хранимого груза.

Разновидностями несохранности груза являются также его *повреждение* или *порча* (п. 2 ст. 796 ГК РФ). В гражданском законодательстве понятия «повреждение» и «порча» используются как синонимы. Однако толкование указанных терминов в словарях показывает, что в их содержании имеются вполне определенные различия. Согласно словарю русского языка С. И. Ожегова термин «повредить» означает «испортить, поломать, причинить ущерб»; «портить» — «приводить в негодность, делать плохим» [4, стр. 89, 436, 488]. Повреждение чаще всего трактуется в литературе как нарушение в работе или неисправность механизма либо устройства, не влияющие на выполнение их основных функций, это нарушение физической целостности вещи (в нашем случае — груза). Порча — это потеря грузом первоначальных качеств за счет его естественных свойств, без воздействия внешних факторов; это негативные и необратимые изменения состава материалов или продуктов. Термин «порча» чаще всего применяется к товарам, имеющим ограниченные сроки хранения и использования. Транспортным

законодательством даже предусмотрена отдельная категория грузов — скоропортящиеся, т.е. подверженные быстрой порче.

В. А. Егиазаров проводит различие между рассматриваемыми понятиями с точки зрения возможности дальнейшего пользования вещей, составляющих груз: под порчей груза данный автор понимает «такое внутреннее изменение груза, которое препятствует использованию его по назначению», а под повреждением груза — «результат внешнего, механического воздействия на груз, которое может быть исправлено, и груз в дальнейшем может быть использован по назначению» [7, стр. 75].

Любой из рассмотренных выше юридических фактов — утрата, недостача, повреждение, порча груза — влечет неблагоприятные последствия для лиц, виновных в этом, в виде возложения на них обязанности возместить убытки и (или) причиненный вред. В связи с этим указанные лица и, прежде всего, перевозчики обязаны принимать все возможные меры к обеспечению сохранности перевозимых грузов.

Практика перевозочной деятельности транспортных организаций выработала большое многообразие форм и способов деятельности по обеспечению сохранности грузов. Всю их совокупность можно разделить на две большие группы:

1) организационно-технические способы обеспечения сохранности грузов;

2) физическая охрана грузов.

К организационно-техническим средствам обеспечения сохранности грузов можно отнести строгое соблюдение технических регламентов, правил перевозки различных категорий грузов, правил крепления и размещения грузов на транспортных средствах; использование для перевозки специальных контейнеров и упаковок; система видеонаблюдения и т.п. Физическая охрана грузов осуществляется посредством их сопровождения в пути следования специально выделенными для этих целей подразделениями ведомственной охраны или частных охранных компаний, а также представителями грузовладельцев, назначенных для сопровождения грузов.

Согласно Федеральному закону от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ «О ведомственной охране» под ведомственной охраной понимается совокупность создаваемых имеющими право на создание ведомственной охраны федеральными государственными органами и организациями органов управления, сил и средств, предназначенных для защиты охраняемых объектов от противоправных посягательств. Необходимость и возможность создания в системе транспорта подразделений ведомственной охраны вытекает из положений ст. 5 указанного Закона, где Правительству РФ предоставлены полномочия по определению перечня федеральных органов исполнительной власти, имеющих право на создание государственной ведомственной охраны. Такой перечень утвержден постановлением Правительства РФ от 12 июля 2000 г. № 514.

Действующая на сегодняшний день редакция данного перечня включает девять федеральных органов исполнительной власти, которым предоставлено право иметь в своей структуре ведомственную охрану, в числе которых названы Минтранс России и Росжелдор:

а) ведомственная охрана Минтранса России функционирует в соответствии с Положением, утвержденным постановлением Правительства РФ от 11 октября 2001 г. № 743. Для этих целей создано ФГУП «Управление ведомственной охраны Минтранса России»;

б) деятельность ведомственной охраны Росжелдора регулируется Положением, утвержденным постановлением Правительства РФ от 27 июня 2009 г. № 540. В структуре Росжелдора создано и функционирует федеральное государственное предприятие «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» (ФГП ВО ЖДТ России).

В настоящее время наиболее детально урегулирована деятельность по охране грузов, перевозимых железнодорожным транспортом [8].

Охрана грузов осуществляется работниками ФГП ВО ЖДТ России постоянным и сменным способами в соответствии с Правилами перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением, утвержденными приказом Минтранса России от 4 марта 2019 г. № 70. Работники ФГП ВО ЖДТ России, осуществляющие охрану грузов, являются лицами, уполномоченными перевозчиком, грузоотправителем, грузополучателем (экспедиторскими организациями) на охрану груза в пути следования на основании заключенного договора. Охрана грузов осуществляется с момента их передачи под охрану, которая оформляется соответствующим актом, подписанным грузоотправителями, грузополучателями либо уполномоченными ими лицами, перевозчиком и ФГП ВО ЖДТ России.

Охрана грузов, перевозимых другими видами транспорта, осуществляется на основании соответствующих договоров, заключенных транспортными организациями или грузовладельцами с ФГУП «Управление ведомственной охраны Минтранса России» либо с частными охранными компаниями.

В перевозке грузов в прямом смешанном сообщении участвуют не менее двух перевозчиков, представляющих различные виды транспорта. В отличие от транспортной накладной, которая является единой для всего маршрута перевозки груза, договор об охране и сопровождении груза действует только на этапе перевозки соответствующим видом транспорта. Транспортная организация, завершившая свой этап перевозки, осуществляет передачу груза другой транспортной организации другого вида транспорта, что удостоверяется передаточным актом. Основным правилом передачи груза является то, что обязанности по проверке сохранности груза возлагаются на принимающую сторону. До передачи в передаточном (перевалочном) пункте ответственность за нарушение

сохранности груза лежит на сдающей груз стороне, после передачи — на принявшей стороне. При утрате или повреждении груза ответственность возлагается на перевозчика соответствующего вида транспорта [2, стр. 190].

Таким образом, при смешанной перевозке грузов для обеспечения их сохранности на каждом виде транспорта, участвующем в перевозке, требуется заключение соответствующего договора с охранными организациями об охране и сопровождении грузов. То есть при перевалке груза с одного вида транспорта на другой одновременно с составлением акта о передаче груза происходит своего рода «смена караула», т.е. подразделение охраны, сопровождавшее груз на одном виде транспорта, передает охраняемый груз другому подразделению, с которым следующий перевозчик или грузовладелец заключил соответствующий договор.

Изучение вопроса об обеспечении сохранности грузов при их перевозке в прямом смешанном сообщении свидетельствует о наличии некоторых противоречий в данной сфере. Так, приказом Минтранса России от 4 марта 2019 г. № 70 утверждены Правила перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением и Перечень грузов, требующих обязательного сопровождения в пути следования. Как видно из названных документов, нормативно установлены специальные гарантии сохранности грузов, включенных в упомянутый Перечень. Однако в смешанном сообщении эти гарантии действуют только на этапе перевозки таких грузов железнодорожным транспортом. При передаче груза на другой вид транспорта обязательность сопровождения прекращается, и сохранность груза обеспечивается следующим перевозчиком (водным, автомобильным, воздушным, морским) способом, избранным по его усмотрению. Тем самым создаются предпосылки к несохранности грузов, имеющих особые свойства.

В связи с изложенным представляется целесообразным разработать и актом Минтранса России утвердить правила перевозок грузов с сопровождением в прямом смешанном сообщении и перечень грузов, требующих обязательного сопровождения при перевозке в прямом смешанном сообщении. Именно такой подход используется при охране и сопровождении воинских грузов [приказ Министра обороны Российской Федерации от 23 августа 1997 г. № 321 «Об охране и сопровождении воинских грузов при их перевозке железнодорожным, морским и речным транспортом»].

Важно отметить, что перевозчик не всегда освобождается от ответственности за утрату, повреждение, порчу груза, находившегося под охраной соответствующего охранного подразделения. Об этом свидетельствует судебная практика. Так, постановлением Федерального арбитражного суда Московского округа от 10 августа 2006 г. № КГ-А40/7233-06-П по делу № А40-12479/05-102-136 оставлены без изменения решения судов первой и апелляционной инстанций, которыми

были удовлетворены исковые требования ООО «Страховая компания “Согласие”» к ОАО «РЖД» в лице его филиала «Северная железная дорога» (г. Ярославль) о взыскании с ответчика в пользу истца убытков в сумме 22 830,72 долл. США в порядке суброгации [*Суброгация* — переход к страховщику, выплатившему страховое возмещение, права требовать компенсацию с лица, ответственного за ущерб, причиненный страхователю в пределах возмещенного (ст. 965 ГК РФ).] Исковые требования были мотивированы тем, что в процессе перевозки в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении был утрачен груз, застрахованный в ООО «СК “Согласие”», в связи с чем истец выплатил страховое возмещение страхователю — ОАО «ГМК “Норильский никель”»). В кассационной жалобе ответчик указал на то, что груз сопровождала охрана федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана Министерства путей сообщения Российской Федерации» (ФГПВО МПС России) [сегодня это ФГУП «Управление ведомственной охраны Минтранса России»] на основании договора на охрану, в связи с чем, по мнению заявителя жалобы, имеются все необходимые условия для полной материальной ответственности ФГПВО МПС России за недостачу груза.

Отказывая в удовлетворении требований кассационной жалобы, суд отметил, что в соответствии со ст. 79 УЖТ РФ ответственность за несохранность грузов до их передачи с транспорта одного вида на транспорт другого вида лежит на стороне, передающей грузы, а после передачи — на стороне, принявшей грузы. В случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) грузов при перевозках в прямом смешанном сообщении ответственность перед грузополучателем несет перевозчик соответствующего вида транспорта, выдающий грузы, при этом в силу положений ст. 118 УЖТ РФ перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) принятого для перевозки груза в случае, если перевозка груза осуществлялась в сопровождении представителя грузоотправителя или грузополучателя.

Однако из имеющегося в материалах дела договора на охрану груза следует, что как грузоотправитель — ОАО «ГМК “Норильский никель”», так и грузополучатель — ГУ «Комбинат “Стандарт”» в договорных отношениях с ФГПВО МПС России не находились, в связи с чем кассационная инстанция пришла к выводу, что суды правильно указали в обжалуемых судебных актах на то, что перевозка груза осуществлялась без сопровождения представителей грузоотправителя или грузополучателя.

Из приведенного примера судебной практики можно сделать вывод, что подразделение ведомственной охраны или частной охранной компании, сопровождавшее груз, может быть привлечено к ответственности за несохранность груза по иску только тех лиц, с которыми заключен договор об охране груза — это могут быть перевозчик, грузоотправитель, грузополучатель. По мнению авторов, в рассмотренном выше случае перевозчик — ОАО «РЖД», если полагает, что вина в утрате груза

действительно лежит на подразделении ведомственной охраны, вправе обратиться в суд о взыскании в порядке регресса с данного подразделения выплаченной страховой суммы.

В заключение следует отметить, что согласно ст. 788 ГК РФ в Российской Федерации должен быть принят специальный закон о прямых смешанных (комбинированных) перевозках. Однако его принятие неоправданно затягивается. В данном законе, который, как мы полагаем, рано или поздно будет все-таки принят, в обязательном порядке должны быть нормы, регулирующие вопросы охраны и сопровождения грузов, перевозимых различными видами транспорта по единому договору, заключаемому между охранной организацией и всеми участниками перевозочного процесса.

Литература

1. Морозов, С. Ю. Договоры, регулирующие перевозки в прямом смешанном сообщении / С. Ю. Морозов // Юрист. — 2005. — № 8.
2. Попанова, А. А. Специфические особенности перевозки грузов в прямом смешанном сообщении / А. А. Попанова // Colloquium-journal. — 2019. — № 27(51).
3. Какорина, А. К. Перевозка груза в прямом смешанном сообщении как гражданско-правовая категория / А. К. Какорина // Бизнес в законе. — 2014. — № 5.
4. Ожегов, С. И. Словарь русского языка / С. И. Ожегов. — Москва : Рус. яз., 1986.
5. Хаскельберг, Б. Л. Ответственность железных дорог за несохранность груза / Б. Л. Хаскельберг. — Москва : Юрид. лит, 1966.
6. Демченко, М. В. Ответственность перевозчика за сохранность груза при перевозке в прямом смешанном сообщении / М. В. Демченко // Экономика. Налоги. Право. — 2012. — № 6.
7. Егиазаров, В. А. Транспортное право : учебник / В. А. Егиазаров. — 8-е изд., доп. и перераб. — Москва : Юстицинформ, 2015.
8. Корякин, В. М. Правовое обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте с участием подразделений ведомственной охраны : монография / В. М. Корякин, Е. А. Нестеров, Г. Ю. Лещов. — Москва : Изд-во Юридического института РУТ (МИИТ), 2022.

References

1. Morozov, S. YU. Dogovory, reguliruyushchiye perevozki v pryamom smeshannom soobshchenii [Contracts regulating transportation in direct mixed traffic] / S. YU. Morozov // Yurist. — 2005. — № 8.
2. Popanova, A. A. Spetsificheskiye osobennosti perevozki gruzov v pryamom smeshannom soobshchenii [Specific features of cargo transportation in direct mixed traffic] / A. A. Popanova // Colloquium-journal. — 2019. — № 27(51).
3. Kakorina, A. K. Perevozka gruza v pryamom smeshannom soobshchenii kak grazhdansko-pravovaya kategoriya [Transportation of cargo in direct mixed traffic as a civil law category] / A. K. Kakorina // Biznes v zakone. — 2014. — № 5.
4. Ozhegov, S. I. Slovar' russkogo yazyka [Dictionary of the Russian language] / S. I. Ozhegov. — Moskva : Rus. yaz., 1986.

5. Khaskel'berg, B. L. Otvetstvennost' zheleznykh dorog za nesokhrannost' gruza [Responsibility of railways for the non-safety of cargo] / B. L. Khaskel'berg. — Moskva : Yurid. lit, 1966.
6. Demchenko, M. V. Otvetstvennost' perevozchika za sokhrannost' gruza pri perevozke v pryamom smeshannom soobshchenii [Responsibility of the carrier for the safety of cargo during transportation in direct mixed traffic] / M. V. Demchenko // Ekonomika. Nalogi. Pravo. — 2012. — № 6.
7. Yegiazarov, V. A. Transportnoye pravo [Transport law]: uchebnik / V. A. Yegiazarov. — 8-ye izd., dop. i pererab. — Moskva : Yustitsinform, 2015.
8. Koryakin, V. M. Pravovoye obespecheniye bezopasnosti na zheleznodorozhnom transporte s uchastiyem podrazdeleniy vedomstvennoy okhrany [Legal security in railway transport with the participation of departmental security units]: monografiya / V. M. Koryakin, Ye. A. Nesterov, G. YU. Leshchov. — Moskva : Izd-vo Yuridicheskogo instituta RUT (MIIT), 2022.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.148.63

© Попов Валерий Леонидович,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Экспертиза транспортных документов: проблемы и пути решений

Аннотация. Современное развитие транспорта немыслимо без его документационного обеспечения. И в случаях их несоответствия установленным требованиям перемещаемый груз и товар могут быть конфискованы, задержаны, а то и просто утеряны. К тому же транспортный документ — это не только логистика, это широкий спектр всей деятельности транспортной отрасли. Поэтому можно утверждать, что документ в транспортной инфраструктуре — это одна из важных составляющих обеспечения гарантированной и безопасной работы транспорта. Поэтому он нередко становится не только объектом, но и орудием совершаемого преступления, что подтверждается статистикой за 2020 г. Следовательно, одной из задач обеспечения гарантированной и безопасной работы транспорта являются меры, направленные на выявление и предотвращение подделок транспортных документов. Несмотря на то что большая часть документов переводится в электронный формат, что, несомненно, способствует решению данной задачи, полностью исключить из обращения бумажный вариант документа в ближайшем будущем не получится. Данная задача может быть достигнута только с привлечением экспертов по специальности «Техническая экспертиза документов». При этом в основном подделка транспортных документов связана с технической подделкой подписи, где есть ряд нерешенных вопросов, сводящий процесс экспертного исследования на нет. В данной статье предложены некоторые пути решения данного вопроса.

Ключевые слова: экспертиза; документы; реквизиты; подпись; транспорт; методика; почерк; подделка; обводка на просвет; графопостроитель.

© Valery L. Popov,
Russian University of Transport

Examination of transport documents: concerns and solutions

Abstract. The current development of transport can't exist without its documentation support. In cases of their non-compliance with the established requirements, the transported cargo and goods can be confiscated, detained, or even simply lost. In addition, a transport document is not only logistics, but it is a wide range of all activities of the transport industry. Therefore, the document in the transport infrastructure is one of the important components of ensuring guaranteed and safe operation of transport. It often becomes not only an object, but also an instrument of a crime, which is confirmed by statistics for 2020. Therefore, one of the issues of ensuring guaranteed and safe operation of transport is a use of measures aimed at detecting and preventing forgery of transport documents. Even though most of the documents are being converted into e-format, which undoubtedly contributes to the solution of this problem, it will not be possible to eliminate the use of hard copies of documents soon. This concern can be solved only with the involvement of handwriting specialists being experienced in technical examination of documents. At the same time, the forgery of transport documents is mainly associated with the technical forgery of a signature, where there are several unresolved issues that nullify the process of handwriting expertise. In the current paper there have been proposed some ways to solve this concern.

Keywords: expertise; documents; requisites; signature; transport; methodology; handwriting; forgery; expose to light; plotter.

Сегодня нельзя рассматривать современное развитие транспорта вне его документационного обеспечения. Любое перемещение товаров и грузов по России, а также ближнему и дальнему зарубежью требует обязательного наличия соответствующих транспортно-сопроводительных документов. И в случаях их несоответствия установленным требованиям перемещаемый груз может быть конфискован, задержан до выяснения обстоятельств, а то и просто утерян. Несомненно, транспортный документ — это не только организация и контроль перемещения грузов в транспортной логистике, это любая из сфер деятельности транспортной инфраструктуры, какой бы не коснуться в отдельности. Например, производится закупка запчастей к авиапродукции, это целый пакет гарантийных и иных документов завода-изготовителя и посредников. Производится укладка железной дороги — это утвержденные проекты, технические задания, сметы и т.д. Выпускается в рейс водитель автобуса

или машинист железнодорожного транспорта, это обязательное заполнение журналов предрейсового медицинского осмотра. Подобные примеры можно приводить бесконечно.

Одним словом, документ в транспортной инфраструктуре — это сегодня одна из важных составляющих обеспечения гарантированной и безопасной работы транспорта. Невольно вспоминаются слова Лебедев-Кумача: «В жизни главное — бумажка. Береги ее весь век. Без бумажки — ты букашка, а с бумажкой — человек». И как бы мы не относились к этим словам, надо признать ту истину, что документ в современном обществе играет одну из ключевых ролей, поэтому и не удивительно, что он становиться не только объектом, но и орудием преступления. И транспортная сфера не только не является исключением, а напротив доминирует по отношению к другим сферам деятельности человека. Так, например, компании по защите грузов «*IMPACT*» — цифровая платформа для сбора и анализа данных об утрате грузов в России, «ТТ Клуб» — британское общество взаимного страхования международного транспорта и логистики и «TAPA» — ассоциация по защите перевозимых грузов по итогам 2020 г. подготовили отчет по хищениям грузов на транспорте в России [https://tapaemea.org/assets/downloads/Cargo -theft-trends-in-Russia-2020-Russian.pdf (дата обращения: 27 мая 2022 г.)]. Из него следует, что в отличие от стран Европы, основная доля хищений приходилась на мошеннические схемы, что составило 83,2% от общего числа инцидентов. При этом данные схемы практически всегда сопровождались подделкой документов. Вышеуказанные цифры лишь подтверждают, что деятельность в сфере транспорта не может рассматриваться вне его документационного обеспечения. Поэтому одной из задач качественного функционирования транспорта в России являются меры, направленные на выявление и предотвращение подделок подобных документов. Несомненно, перевод документооборота в электронный формат во многом способствует решению этой задачи. Но полностью исключить бумажный вариант документа вряд ли в ближайшем будущем будет возможно, на что есть вполне объективные причины. А поэтому надо исходить из привычного понимания документа, исполненного на бумажной основе.

Прежде чем ставить задачи, связанные с оригинальностью или подделкой документов, надо понимать специфику каждого конкретного документа: характер его реквизитов, особенности имеющейся в нем защиты, характеристику материалов документа и орудий письма и т.д. Иными словами, охватить весь аспект подлинного или фальсифицированного транспортного документа, даже на уровне канцелярского работника, крайне сложно. Поэтому исконно данным вопросом занимаются лица, имеющие специальные познания не только в изготовлении и эксплуатации подобных документов, но и в способах их подделок, т.е. эксперты по специальности «Техническая экспертиза документов». Именно на основании выводов эксперта и практики

выявляемых подделок документов в последующем разрабатываются профилактические мероприятия, направленные на предотвращение подобных случаев в будущем, а также совершенствуются современные методы и методики экспертного исследования документов.

И казалось бы, за полувековую историю развития технической экспертизы документов не должно остаться «слепых пятен» в исследовании документов. Но вместе с тем они есть. И как не странно, связано это с одним из важных реквизитов любого документа — подписью, а именно ее технической подделкой, которая исполняется от имени другого лица с использованием различных приспособлений и технических приемов, позволяющих достичь значительного сходства с оригиналом.

Несмотря на то что такого рода объект исследования относится к технической экспертизе документа, до недавнего времени считалось, что он является частью методики почерковедческой экспертизы и поэтому эксперт-почерковед решал данный вопрос по большей части формально, так как не всегда обладал специальными познаниями в области технической экспертизы документов. К сожалению, данная практика сохраняется и в настоящее время. И во многом этому способствуют не только суды и следователи, которые продолжают выносить по спорным подписям определения и постановления только по почерковедческой экспертизе, но и экспертные методические источники, которые, казалось бы, должны быть направлены на строгое соблюдение научных подходов при проведении экспертизы. Например, если посмотреть типовые экспертные методики, утвержденные в 2010 г. межведомственным координационно-методическом советом по проблемам экспертных исследований (ЭКЦ МВД России и РФЦСЭ при Минюсте России), то в тексте методики идентификационного почерковедческого исследования подписей можно увидеть такую фразу: «В зависимости от того, каким способом выполнена исследуемая подпись, проводится исследование в целях выявления признаков применения технических средств и предварительной технической подготовки воспроизведения спорной подписи» [1]. И это вовсе не опечатка, так как в промежуточной задаче данной методики указано, что эксперт-почерковед должен определить, каков характер исследуемой подписи: рукописный или нерукописный [1], т.е. установить, не выполнена ли она с использованием технических приемов и инструментов. Этим и апеллируют в судах эксперты-почерковеды, ссылающиеся на свою мнимую компетентность по вопросам технической подделки подписи, которая якобы предусмотрена методикой судебно-почерковедческой экспертизы.

Нередко представители старой экспертной школы считают, что данная полемика не стоит и «выеденного яйца», ведь так поступали на протяжении многих десятилетий и особых проблем при этом не возникало.

Но на самом деле это не так. И чтобы понять это, достаточно рассмотреть самый распространенный способ технической подделки подписи, полученный путем ее обводки по штрихам с оригинальной подписи на просвет. Данный способ давно известен человечеству, и более того при проведении опроса среди студентов Российского университета транспорта (МИИТ), которым было предложено выбрать, по их мнению, самый удобный способ подделки, к которому они бы прибегли, если бы такая необходимость возникла, они выбрали именно этот способ. Ведь он не требует предварительной подготовки, и для того чтобы им воспользоваться, достаточно как минимум оконного стекла и обычной шариковой ручки. И тут возникает интересный момент — данный способ подделки давно известен, впервые описан более чем 100 лет тому назад, а поэтому казалось бы, на современном этапе не должен вызывать каких либо сложностей в его установлении, как минимум экспертом.

Если обратиться к современным экспертным источникам, то в качестве признаков, указывающих на данный способ подделки, в них значатся затеки в нижних частях подписей, являющиеся следствием стекания большого количества чернил с перьевой ручки, а также наличие частиц красящего вещества оригинала — подписи на оборотной стороне документа [1; 2], если эта подпись выполнена чернилами или графитным карандашом. Резюмируя данные признаки, можно достоверно судить о том, что они были актуальны в 1950—1970 гг., когда в основном использовались перьевые ручки и химические карандаши, но совершенно бесполезны в настоящее время, когда основными пишущими приборами являются: шариковая, гелевая, роллер и капиллярная ручки, которые при всем желании не образуют затеков красителя и не копируются на бумагу при контакте с подписью. Выходит, что данному вопросу на современном этапе уделяется малое значение и поэтому часть признаков по технической подделке подписи, актуальных в прошлом веке, по сути бездумно переносятся в современную экспертно-методическую литературу.

В литературе также сказано, что признаком обводки подписи на просвет является точное соответствие спорной подписи обводимому объекту, т.е. оригиналу — подписи. Что же считать в данном случае точным соответствием, методика умалчивает. Согласно толковому словарю русского языка «точный — это характеризующийся строгим соответствием чему либо (противоположно — приблизительный)» [3].

Если же обратиться к экспертной практике, о том, как трактуется эта точность с точки зрения современной экспертизы, можно увидеть узнать факты. Так, к примеру, в Крыму г. Ялта после смерти некого В. А. Шпилева появляется сомнительное соглашение на сумму 66 тыс. долл., где имеются две подписи от имени умершего, похожие друг на друга (рис. 1а). При наложении изображений данных подписей с использованием графического редактора друг на друга наблюдается их полное совпадение

(рис. 1б), что с учетом непростой конструкции подписей может быть расценено не иначе как обводка двух исследуемых подписей с одного оригинала подписи.

Рис. 1. **Изображение двух исследуемых подписей в одном документе (а) и их наложение друг на друга (б). Пример из экспертной практики**

По указанным подписям государственными экспертами в разное время проводились три независимые почерковедческие экспертизы: экспертом ЭКЦ МВД России по республике Крым Арзяковым Д. Н. (заключение от 11 мая 2016 г. № 62), экспертом ФБУ Крымская ЛСЭ Минюста России Цымбулеком Е. В. (заключение от 22 января 2018 г. № 2698, 2699/3-2) и экспертами ФБУ Краснодарская ЛСЭ Минюста России Моняхиной Е. Н. и Мельниковым В. В. (заключение от 28 апреля 2018 г. № 01954/4-2/1.1, 01955/4-2/3.1), в которых факт технической подделки подписей выявлен не был, а поэтому подписи были признаны подлинными и выполненными самим Шпилевым В. А. В 2020 г. сотрудниками ФСБ России была задержана банда преступников, занимающихся незаконным захватом Крымских земель, одним из эпизодов оказалось вышеуказанное дело. Следственным путем была доказана фальсификация вышеуказанного документа, при этом не один из экспертов не понес ответственности за ошибочность выводов, так как не было установлено, что они нарушили экспертную методику.

В противовес данному примеру можно рассмотреть и иной случай, когда эксперты ФГКУ «111 Главный государственный центр судебно-медицинских и криминалистических экспертиз» Минобороны России Верескунов А. М. и Миловидова О. Ю. при производстве экспертизы от 24 октября 2012 г. № 492/12 приходят к выводу, что запись фамилии, имени и отчества и подпись от имени оспариваемого лица Акимова А. П. в двух экземплярах договора выполнялись путем обводки с одной и той же

записи и подписи. Если взглянуть на иллюстрацию данных записей и подписи, положенные в основу экспертного вывода, то видно, что записи и подписи не полностью накладываются друг на друга, и в среднем составляют совпадение по штрихам не более 60% (рис. 2). Эксперты объяснили имеющиеся различия неточностью обводки, которая, по их мнению, на сделанный вывод не влияет.

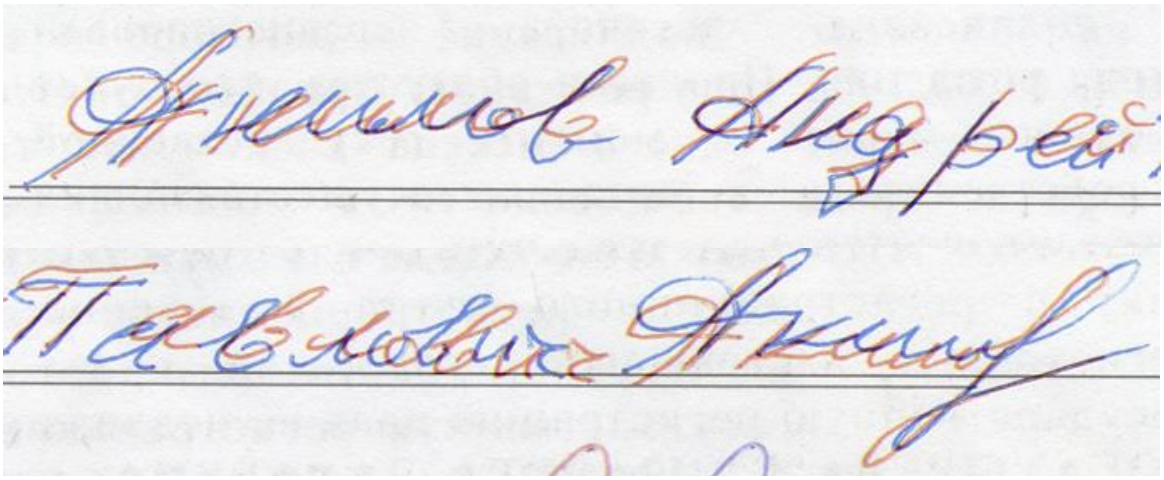


Рис. 2. **Наложение изображений записей и подписи, имеющихся в двух экземплярах исследуемых договоров. Пример из экспертной практики**

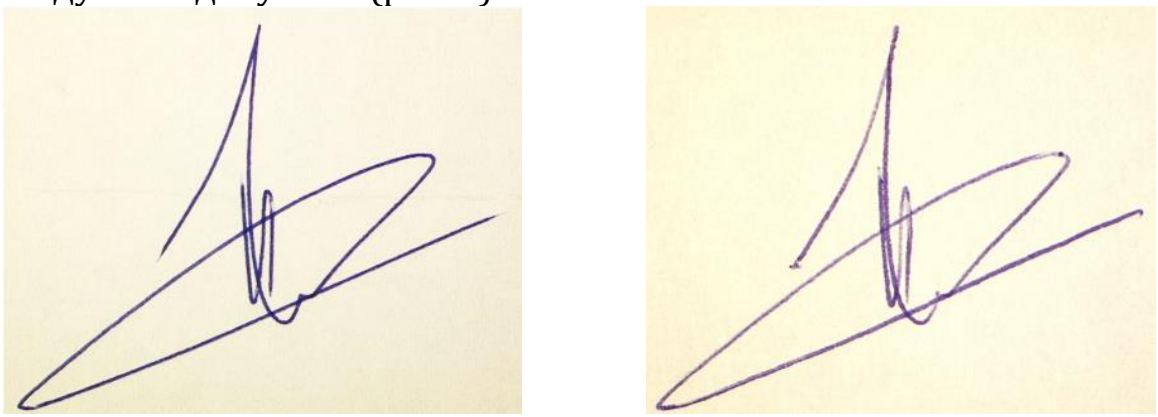
И таких примеров множество, когда при полном совпадении подписей эксперты в упор не видят признаков обводки и когда при малом их совпадении утверждают, что это ничто иное как обводка по штрихам подписи на просвет. При этом в последнем случае обведенным штрихам нередко приписывают оригинальные подписи лиц, имеющие малую вариационность, т.е. стереотипно близкие по графическому начертанию. Обычно такие подписи характерны руководителям, подписывающим большое количество документов, что вырабатывает в них устойчивую конструкцию написания подписи (рис. 3).

Рис. 3. **Наложение изображений двух подлинных подписей, выполненных руководителем крупного предприятия г. Волгограда, имеющих устойчивую графическую конструкцию, которая при наложении штрихов была ошибочно оценена как обводка. Пример из экспертной практики**

Причиной вышеуказанного является то, что до сих пор нет научно разработанных методик по определению степени сходства и различия подписей, присущих обводкам по штрихам. И все, что касается определения данного способа, фактически связано с субъективной оценкой самого эксперта, с тем, как он личностно воспринимает данную подпись и судит по ней, исходя из собственных умозаключений, порой не имея под этим какой-либо научной обоснованности.

Чтобы избежать подобных ошибок давно назрела необходимость проведения научных экспериментов по обводке штрихов простых и сложных подписей различными категориями лиц и на основе полученных результатов подготовить методические рекомендации по оценке совпадений и различий штрихов подписей, выполненных путем обводки. Даже сейчас понятно что с увеличением темпа письма и координации движений будут наблюдаться более явные различия с оригинальной подписью, и напротив при их снижении будет просматриваться большее сходство с оригиналом, так как в этом случае легче обвести штрихи подписи. В местах смены направления движений будут также наблюдаться различия с обводимыми штрихами подписи. Будут они наблюдаться и в заключительной части подписи при исполнении росчерка.

Не стоит забывать, что возможности преступного мира не стоят на месте. Для технического изготовления подписей стали активно применятся новые технологии, например, такие как графопостроители — устройства для автоматического вычерчивания на бумажном носителе с помощью пишущего прибора рисунков, схем, сложных чертежей и другой графической информации, первоначально содержащейся в электронном виде. Первый факт криминального использования данных приборов в России был установлен в 2009 г. в РФЦСЭ Минюста России, когда случайно на исследование попал образец подписи и записи, с которого копировался исследуемый документ (рис. 4).



а б

Рис. 4. **Подписи, выполненные: на графопостроителе (а) и рукой человека — исходник (б). Пример из экспертной практики**

Не окажись тогда исходного образца документа, факт технической подделки подписи так бы и не был установлен. С того времени прошло 13 лет, теперь графопостроители стали доступны каждому. Сегодня его можно приобрести без каких-либо сложностей за 15 тыс. руб. на *AliExpress* (рис. 5), а затем вполне сносно выполнять техническую подделку любой интересующей подписи.

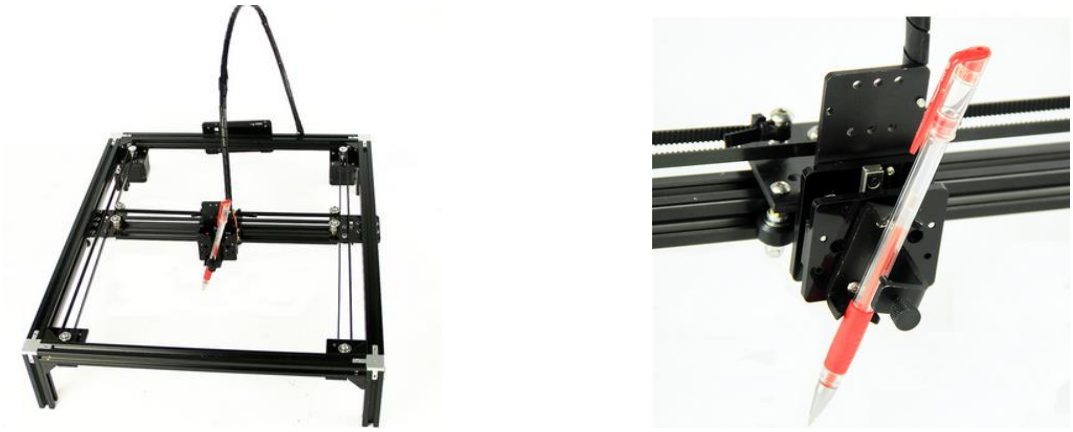
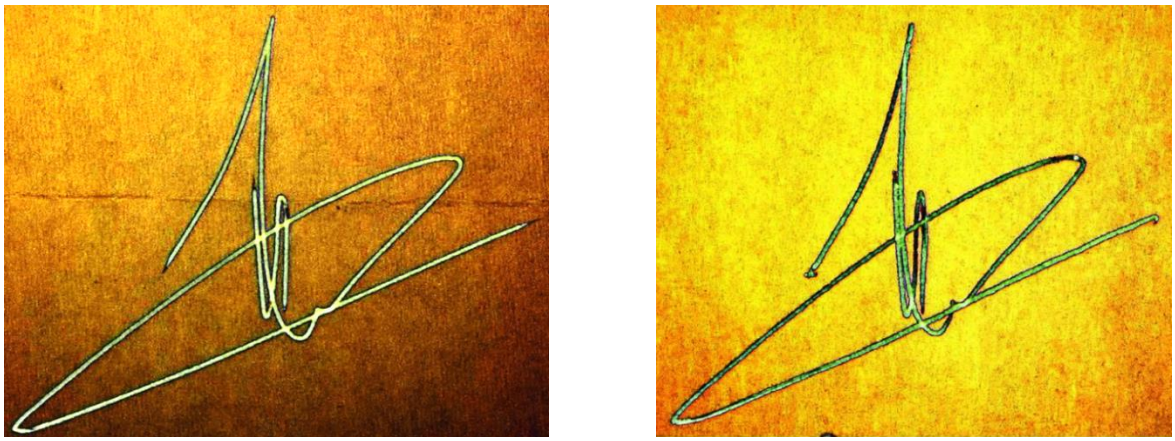


Рис. 5. **Изображение простейших графопостроителей для написания подписей, реализуемых для массового пользователя в интернет-магазине**

К сожалению, за упомянутые 13 лет, кроме отдельных научных публикаций, по сути имеющих частный характер по отдельно взятым случаям применения графопостроителя на практике, до сих пор нет никакой научно-методической литературы по исследованию подобных объектов. Усложняется факт определения данной техники тем, что исходное графическое начертание подписи может искусственно видоизменяться, имитируя вариационность подписи человека, и поэтому не факт, что подписи в разных документах, полученные с одного компьютерного файла, будут идентичны. К тому же при использовании графопостроителей отсутствуют признаки необычных условий письма в виде замедленности темпа и снижения координации движений, часто наблюдаемые при обводке.

Но вместе с тем есть одна особенность, отличающая человека от машины, какой бы современной она не была. Двигательный аппарат человека образован сгибанием и разгибанием мышц. Не выступает исключением и его кисть при выполнении подписей или рукописного текста. При этом движения на себя человек выполняет более устойчиво и уверенно без быстрых движений, а поэтому штрих выглядит более насыщенным и вдавленным в бумагу. И напротив когда движения направлены от человека за счет разгибания мышц, их сложнее контролировать, как, например, чистить картошку от себя. Поэтому движения, как правило, быстрые на излете, за счет этого штрихи менее

вдавленные и не содержат обильного содержания красителя. Поэтому самым удачным способом доказывания факта такой подделки пока можно считать методику по исследованию нажимных характеристик неподлинных подписей, разработанную Павлом Викторовичем Бондаренко в Саратовском юридическом институте МВД России в 2007 г. [4], которая была написана до появления графопостроителей, но с учетом ее возможностей наглядно увидеть разницу нажимных характеристик в штрихах, являющейся, с одной стороны, индивидуальной частью почерка, и с другой — его машинной имитацией (рис. 6).



а б

Рис. 6. **То же, что и на рис. 5 с применением методики П. В. Бондаренко «Исследования нажимных характеристик неподлинных подписей»: (а) графопостроитель и (б) рука человека**

Подводя итог, можно заключить, что качественное исследование реквизитов документов, связанных с их подделкой, несомненно, является насущной задачей в том числе и для обеспечения нормального функционирования транспортной отрасли. Поэтому не удивительно, что в Федеральном законе от 22 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» в ст. 33, 35, 65, 69, 71, 84 введено понятие эксперта и экспертизы для выполнения контрольных (надзорных) действий, когда требуются специальные знания, в том числе для установления подлинности конкретных транспортных документов и их реквизитов. Указанные положения Закона также были закреплены в Положении о федеральном государственном контроле (надзоре) в области железнодорожного транспорта, утвержденном постановлением Правительства РФ от 25 июня 2021 г. № 991. Исходя из изложенного, следует понимать, что для транспортной инфраструктуры необходимо готовить не только специалистов в области транспортной экспертизы, но и специалистов в области технической экспертизы документов, нацеленных на современные и научные методы исследований.

Литература

1. Типовые экспертные методики исследования вещественных доказательств. Часть I / под редакцией Ю. М. Дильдина ; общая редакция В. В. Мартынова. — Москва : ЭКЦ МВД России, 2010.
2. Технико-криминалистическая экспертиза документов : учебник / под редакцией В. Е Ляпичева, Н. Н. Шведовой. — Волгоград : ВА МВД России, 2005.
3. Толковый словарь русского языка: Около 100 000 слов, терминов и фразеологических выражений / С. И. Ожегов ; под редакцией Л. И. Скворцова. — 27-е изд., испр. — Москва : Издательство АСТ : Мир и Образование, 2018.
4. Бондаренко, П. Б. Исследование нажимных характеристик неподлинных подписей : методические рекомендации / П. Б. Бондаренко. — Саратов : СЮИ МВД России. 2007.

References

1. Tipovyye ekspertnyye metodiki issledovaniya veshchestvennykh dokazatel'stv. [Typical expert methods for the study of physical evidence] Chast' I / pod redaktsiyey YU. M. Dil'dina ; obshchaya redaktsiya V. V. Martynova. — Moskva : EKTS MVD Rossii, 2010.
2. Tekhniko-kriminalisticheskaya ekspertiza dokumentov [Technical and forensic examination of documents]: uchebnik / pod redaktsiyey V. Ye Lyapicheva, N. N. Shvedovoy. — Volgograd : VA MVD Rossii, 2005.
3. Tolkovyy slovar' russkogo yazyka: Okolo 100 000 slov, terminov i frazeologicheskikh vyrazheniy [Explanatory dictionary of the Russian language: About 100,000 words, terms and phraseological expressions] / S. I. Ozhegov ; pod redaktsiyey L. I. Skvortsova. — 27-ye izd., ispr. — Moskva : Izdatel'stvo AST : Mir i Obrazovaniye, 2018.
4. Bondarenko, P. B. Issledovaniye nazhimnykh kharakteristik nepodlinnykh podpisey [Study of pressure characteristics of inauthentic signatures]: metodicheskiye rekomendatsii / P. B. Bondarenko. — Saratov : SYUI MVD Rossii. 2007.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.988

© Афанасьев Павел Борисович,
кандидат юридических наук,
Российский университет транспорта (МИИТ)
afanasevpb@mail.ru

© Коимшиди Георгий Феофилактович,
кандидат технических наук, доцент,
ФГКУ «ВНИИ МВД России»
koim@mail.ru

Современное состояние и тенденции развития транспортной преступности

Аннотация. В статье обосновывается выделение транспортной преступности как одного из самостоятельных видов преступности в России, изучение которого представляет не только теоретический, но и практический интерес. В целях познания основных тенденций развития транспортной преступности авторами были исследованы официальные статистические данные за период с 2017 по 2021 гг. На основании изучения статистических данных авторами отмечается волнообразная динамика развития транспортной преступности и выделяются периоды ее роста и снижения с указанием показателя, отражающего среднее значение количества зарегистрированных преступлений. Также в статье отражается динамика числа лиц, выявленных за совершение транспортных преступлений, которая в 2021 г. не соответствует общероссийской и характеризуется небольшим ростом после четырехлетней тенденции снижения. На основании данных, характеризующих территориальное распределение транспортной преступности, авторами были выделены Северо-Кавказский федеральный округ и Центральный федеральный округ в качестве регионов, в которых отмечаются наивысшие темпы роста преступности. Кроме того, в статье представлены результаты анализа структуры преступности на транспорте по степени тяжести и индексу тяжести преступности, рассчитываемому на основании среднего максимально возможного срока наказания за преступление. На основании анализа отмеченных данных авторами был сделан вывод о негативных изменениях качественных характеристик транспортной преступности.

Ключевые слова: транспортная преступность; преступность; тенденции преступности; структура преступности; индекс тяжести преступности.

© Pavel B. Afanasiev,
Candidate of Law,
Russian University of Transport

© Georgy F. Koimshidi,
Candidate of Technical Sciences, associate professor,
NRI of the Ministry of Interior of the Russian

Current state and tendencies of transport crime development

Abstract. The current paper has substantiated the allocation of transport crimes as one of the independent types of crime in Russia, the study of which is not only of theoretical, but also of practical interest. In order to understand the main tendencies of transport crime development, the authors have studied official statistics for the period from 2017 to 2021. Based on the study of statistical data, there has been noted a wavy dynamic in transport crime development and periods of its growth and decrease, indicating average value of the number of registered crimes. There has been also shown the dynamics of the number of persons identified for committing transport crimes, which in 2021 does not correspond to the all-Russian one and is characterized by a slight increase after a four-year decrease. Based on data characterizing the territorial distribution of transport criminality there have been identified the North Caucasian Federal District and the Central Federal District as the region with the highest rates of crime growth. In addition, the current paper has presented the study results of the structure of transport criminality in terms of severity and a crime severity index, calculated based on the average maximum possible term of sentence for a crime. Due to the analysis of the data, there has been drawn a conclusion that there were negative changes in the qualitative characteristics of transport criminality.

Keywords: transport crime; criminality; crime tendencies; structure of crime; crime severity index.

Транспортная преступность представляет собой самостоятельный вид преступности, образуемой совокупностью преступлений, совершаемых на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры. Особенности транспортной преступности предопределяются спецификой преступлений, посягающих как на интересы граждан, общества, государства в целом, так и на общественные отношения, связанные с обеспечением нормальной деятельности транспортной системы.

Одну из важных составляющих криминологической характеристики транспортной преступности образуют показатели состояния преступности, базирующиеся на статистических данных и иных результатах эмпирических исследований, отражающих современное состояние преступности и тенденции ее развития. Установление параметров преступности представляется необходимым при определении основных направлений превентивной деятельности и формировании программ профилактики преступности.

В Российской Федерации в 2021 г. было зарегистрировано 36 443 преступления, совершенных на объектах транспортной инфраструктуры. Это на 8,7% или 2916 преступлений больше, чем в 2020 г. (33 527).

Основная тенденция преступности на транспорте за последние пять лет (рис. 1) — это ее равномерное снижение: в среднем ежемесячно количество зарегистрированных преступлений снижалось на 88,5 преступлений (надежность аппроксимации 42,1%).

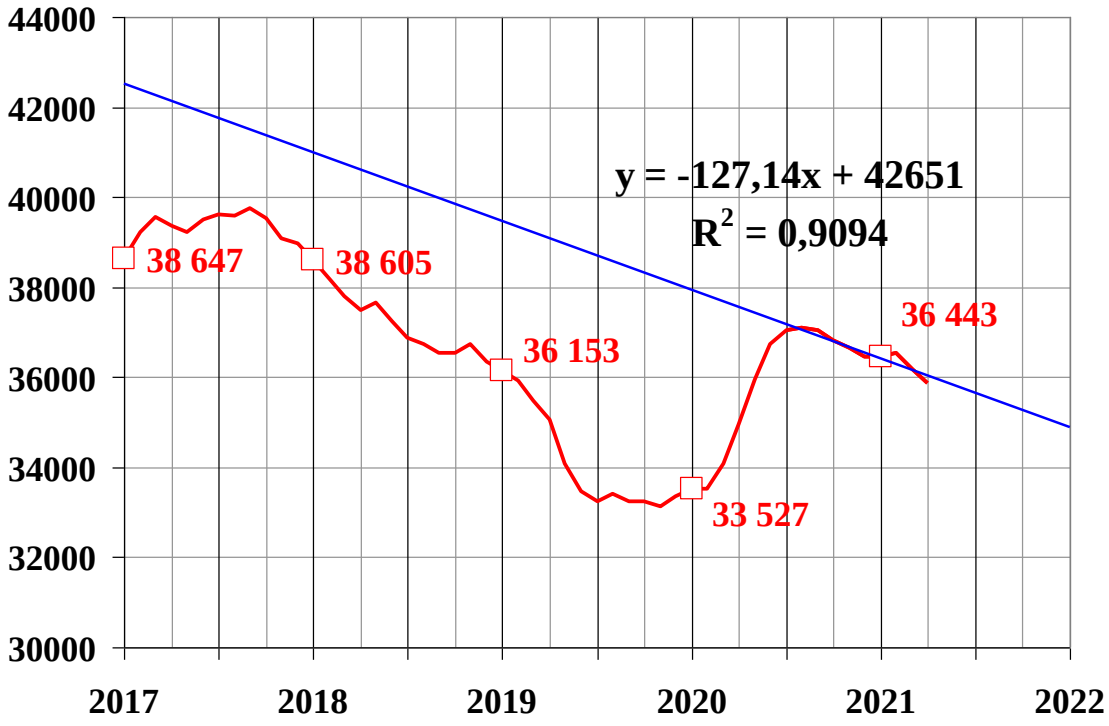


Рис. 1. **Динамика количества зарегистрированных преступлений на транспорте**

При этом в анализируемом временном периоде отмечается волнообразная тенденция преступности. Так, с января по август 2018 г. наблюдался незначительный рост показателей регистрируемой преступности: в среднем ежемесячно количество зарегистрированных преступлений увеличивалось на 94,9 преступлений (надежность аппроксимации 62,9%). С сентября 2018 г. по июнь 2020 г. зафиксирована тенденция снижения: в среднем ежемесячно количество зарегистрированных преступлений снижалось на 247,7 преступлений

(надежность аппроксимации 94,8%). С июля по декабрь 2020 г. отмечается стабилизация показателей преступности на уровне 33,3 тыс. преступлений за 12 месяцев.

В первом полугодии 2021 г. в динамике преступности на транспорте наблюдался заметный рост: в среднем ежемесячно количество зарегистрированных преступлений увеличивалось на 672,1 преступлений (надежность аппроксимации 96,1%). А во втором полугодии 2021 г. и в первом квартале 2022 г. — снижение: в среднем ежемесячно количество зарегистрированных преступлений снижалось на 127,1 преступлений (надежность аппроксимации 90,9%).

Исследователи в качестве одного из детерминирующих факторов отмеченной тенденции преступности называют сложившуюся в России эпидемиологическую ситуацию, возникшую в связи с распространением COVID-19, и реализацию ограничительных мер, в том числе режима самоизоляции, оказавших влияние как на экономическую ситуацию в России в целом, так и на объемы реализованных грузоперевозок и пассажирских перевозок.

Исследовательский интерес составляют данные, дающие представление о лицах, совершающих преступления. В Российской Федерации в 2021 г. было выявлено 19 878 лиц, совершивших преступления на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, что выше показателя 2020 г. на 1,8% (рис. 2). Интересно, что несмотря на волнообразную динамику преступности на транспорте, в 2021 г. впервые наблюдаем рост данного показателя. Отмеченная тенденция не соответствует общероссийской, где согласно статистическим данным отмечается снижение числа выявленных лиц на 0,5%.

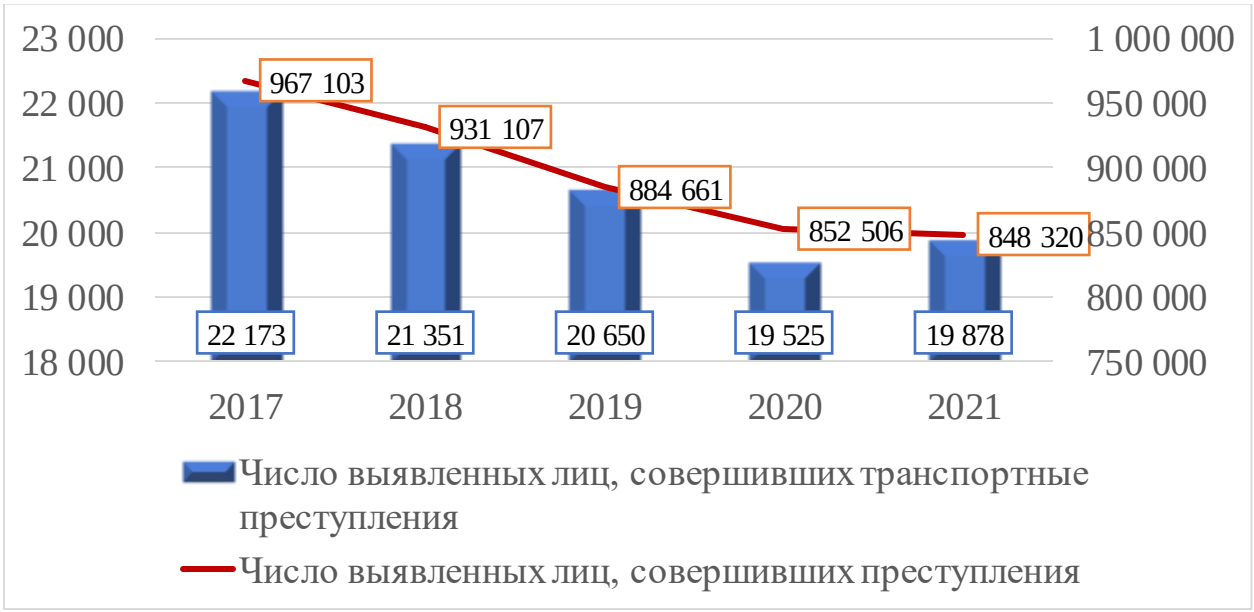


Рис. 2. **Динамика числа выявленных лиц, совершивших преступления, в Российской Федерации**

В 2021 г. заметный рост (более 20%) зарегистрированных преступлений наблюдался в Северо-Кавказском федеральном округе — 25,2% (с 2247 до 2814) и в Центральном федеральном округе — 20,0% (с 6065 до 7278), при этом снижение отмечается только по Северо-Западному федеральному округу — на 3,5% (с 4303 до 4153) (табл. 1).

Таблица 1

Динамика преступности на транспорте (данные по управлениям МВД России)

Подразделения МВД России	2017	2018	2019	2020	2021
Восточно-Сибирское линейное управление МВД России	1664	1608	1762	1771	1913
Прирост/снижение (в %)		–3,4	9,6	0,5	8,0
Забайкальское Линейное управление МВД России	1497	1344	1362	1376	1471
Прирост/снижение (в %)		–10,2	1,3	1,0	6,9
Управление на транспорте МВД России по Северо-Кавказскому федеральному округу	2409	2457	2518	2247	2814
Прирост/снижение (в %)		2,0	2,5	–10,8	25,2
Управление на транспорте МВД России по Южному федеральному округу	1464	1631	1460	1548	1553
Прирост/снижение (в %)		11,4	–10,5	6,0	0,3
Управление на транспорте МВД России по Уральскому федеральному округу	5362	5608	4422	3316	3637
Прирост/снижение (в %)		4,6	–21,1	–25,0	9,7
Управление на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу	8386	8760	7656	6065	7278
Прирост/снижение (в %)		4,5	–12,6	–20,8	20,0
Управление на транспорте МВД России по Приволжскому федеральному округу	5283	4967	5369	5342	5928
Прирост/снижение (в %)		–6,0	8,1	–0,5	11,0
Управление на транспорте МВД России по Сибирскому федеральному округу	4763	4584	4246	4302	4432
Прирост/снижение (в %)		–3,8	–7,4	1,3	3,0
Управление на транспорте МВД России по Северо-Западному федеральному округу	4594	4314	4278	4303	4153
Прирост/снижение (в %)		–6,1	–0,8	0,6	–3,5
Управление на транспорте МВД России по Дальневосточному	3225	3332	3080	3257	3264

федеральному округу					
Прирост/снижение (в %)		3,3	–7,6	5,7	0,2
Транспорт России	38 647	38 605	36 153	33 527	36 443
Прирост/снижение (в %)		–0,1	–6,4	–7,3	8,7

Рассматривая динамику *структуры преступности на транспорте по степени тяжести* за период с 2017 по 2021 гг., следует отметить, что в 2021 г. наблюдаются максимальные значения удельного веса особо тяжких и тяжких преступлении (10,3% и 16,7% соответственно). При этом удельный вес преступлений небольшой тяжести — минимальный на протяжении последних пяти лет — 50,3% (рис. 3).

Данная тенденция в целом соответствует общероссийской, поскольку в 2021 г. по всей зарегистрированной в Российской Федерации преступности также отмечаются максимальные значения удельного веса особо тяжких и тяжких преступлении, но при этом удельный вес особо тяжких преступлений составил 5,7%, а тяжких — 22,3%. Между тем их общий удельный вес в Российской Федерации равен 28,0%, а на транспорте на один пункт меньше — 27,0%.

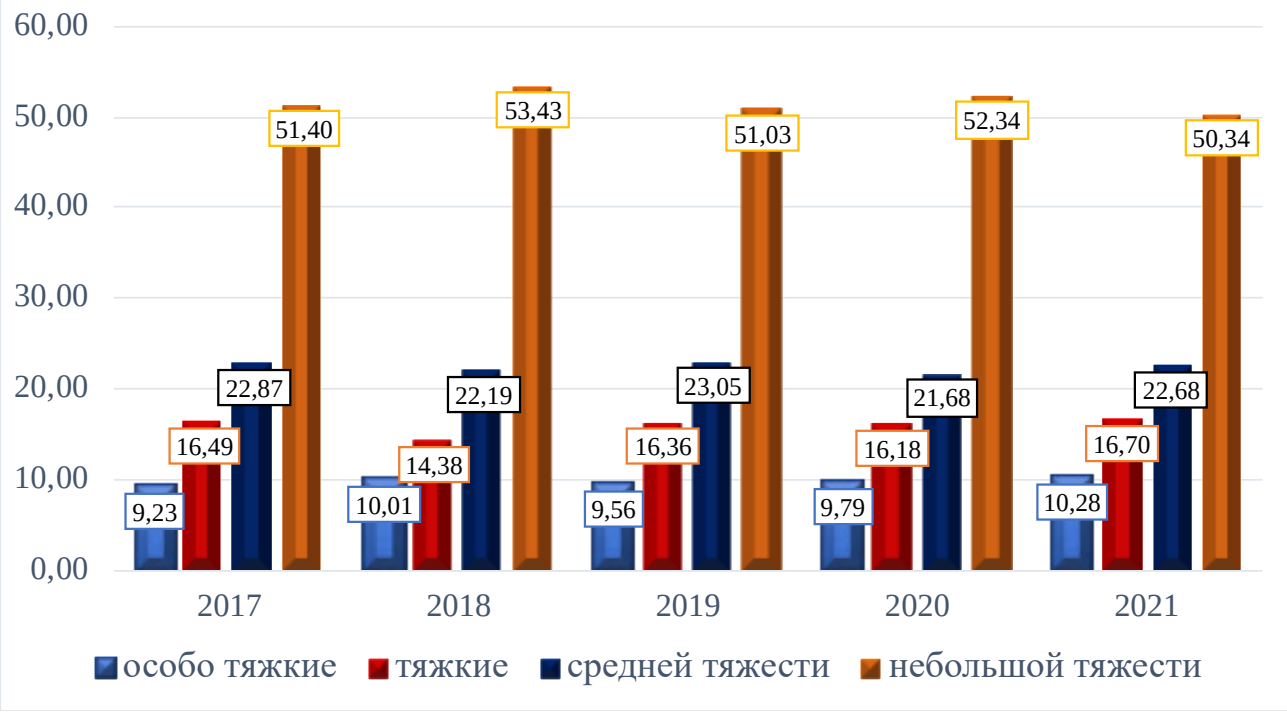


Рис. 3. **Динамика структуры преступности на транспорте по степени тяжести**

В 2021 г. *индекс тяжести преступности* на транспорте составил 6,37, что на 0,14 пункта больше, чем в 2020 г. (6,23). В Российской Федерации значение анализируемого показателя на 0,24 пункта меньше и составило 6,13 (6,09 в 2020 г.). [Индекс тяжести преступности — средний максимально возможный срок наказания за преступление.]

Следует отметить, что индекс тяжести зарегистрированных преступлений на транспорте за декабрь 2021 г. составлял 7,20, а за март 2022 г. — 6,74. Что касается раскрываемости, то анализ статистических данных свидетельствует, что органы внутренних дел на транспорте расследуют, как правило, менее тяжкие преступления, поскольку индекс тяжести преступлений, уголовные дела по которым расследованы либо разрешены, составил 5,44 (низкое значение этого показателя, возможно, объясняется переквалификацией преступлений во время осуществления предварительного расследования).

Наибольший индекс тяжести у преступлений, уголовные дела по которым впервые приостановлены, составил 7,65, что зачастую обосновывается тем, что данная группа преступлений, как правило, во время следствия не переквалифицируется.

Анализируя географию транспортной преступности по показателю индекса тяжести зарегистрированной транспортной преступности, можно заключить, что наибольшее значение показателя отмечается:

— по Восточно-Сибирскому округу, где он составил 7,68, что в 1,21 раза больше, чем по всем округам России (территориальный индекс по управлениям на транспорте), и в 1,25 раза больше, чем в целом по России (территориальный индекс по России);

— Приволжскому федеральному округу, где он равен 6,72, что в 1,06 раза больше, чем по всем округам, и в 1,10 раза больше, чем в целом по России.

Наименьший индекс тяжести преступности отмечается по Центральному федеральному округу, где он равен 5,71, что составляет 0,90% от индекса тяжести по всем округам и 0,93% от индекса тяжести в целом по России (табл. 2).

Таблица 2

Индекс тяжести преступности на транспорте (данные по управлениям МВД России)

Управления на транспорте МВД России		Декабрь 2021				Декабрь 2020
		Индекс преступности	Временной индекс	Территориальный индекс (Транспорт России)	Территориальный индекс (Россия)	Индекс преступности
	Российская Федерация	6,13	1,01		1,00	6,09
	Транспорт России	6,37	1,02	1,00	1,04	6,23

1	Восточно-Сибирское линейное управление МВД России	7,68	1,14	1,21	1,25	6,76
2	Управление на транспорте МВД России по Приволжскому федеральному округу	6,72	0,97	1,06	1,10	6,90
3	Забайкальское линейное управление МВД России	6,70	1,09	1,05	1,09	6,13
4	Управление на транспорте МВД России по Северо-Западному федеральному округу	6,69	1,08	1,05	1,09	6,21
5	Управление на транспорте МВД России по Сибирскому федеральному округу	6,38	0,99	1,00	1,04	6,46
6	Управление на транспорте МВД России по Дальневосточному федеральному округу	6,35	0,97	1,00	1,04	6,51
7	Управление на транспорте МВД России по Северо-Кавказскому федеральному округу	6,21	1,01	0,98	1,01	6,17
8	Управление на транспорте МВД России по Уральскому федеральному округу	6,21	0,97	0,98	1,01	6,41
9	Управление на транспорте МВД России по Южному федеральному округу	6,03	1,05	0,95	0,98	5,76
10	Управление на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу	5,71	1,09	0,90	0,93	5,26

Таким образом, исследование базовых показателей, отражающих современное состояние и тенденции развития преступности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, позволяют говорить, во-первых, о тенденции роста количества регистрируемых транспортных преступлений как в целом по России, так и по отдельным округам, за исключением Северо-Западного федерального округа; во-вторых, о росте числа лиц, выявленных за совершение транспортных преступлений; в-третьих, что в 2021 г. отмечаются максимальные значения удельного веса особо тяжких и тяжких транспортных преступлений; в-четвертых, о росте индекса тяжести преступности на транспорте, который в 2021 г. составил 6,37. Подобные показатели свидетельствуют о качественном негативном преобразовании транспортной преступности.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.3/.7

© Афанасьева Ольга Романовна,
доктор юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)
afanasevaor@yandex.ru

Состояние и тенденции развития отдельных видов преступлений на транспорте

Аннотация. В целях разработки научно-обоснованной системы предупреждения транспортной преступности необходимо проведение исследований, посвященных отдельным видам преступности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры. В связи с этим представляется важным, актуальным и своевременным проведение исследования по заявленной проблематике, поскольку в современных условиях транспорт приобретает еще большее стратегическое значение и рассматривается как одна из жизнеобеспечивающих отраслей экономики страны. На объектах транспорта и транспортной инфраструктуры совершаются различные виды преступлений как общеуголовные, экологические, связанные с незаконным оборотом наркотиков и оружия, так и относящиеся к преступлениям экономической и коррупционной направленности. В статье на основании данных официальной статистики представлена структура транспортной преступности, фиксируемая в 2021 г., дана общая характеристика тенденций развития преступлений экономической и коррупционной направленности, а также связанных с незаконным оборотом наркотиков как в России в целом, так и ее федеральных округах. По каждому виду транспортной преступности была определена их территориальная распространенность посредством выделения федеральных округов, в которых отмечался значительный рост или снижение анализируемых видов преступлений. В статье авторы акцентировали внимание на динамике развития взяточничества, выявленного на транспорте, в том числе отдельных видов его составляющих, а также преступлениях, квалифицируемых по ст. 228 и 228.1 УК РФ, превалирующих в структуре преступлений в сфере незаконного оборота наркотиков на транспорте. В заключении авторами были сделаны выводы, свидетельствующие о том, что в целях формирования эффективной уголовной политики в сфере

противодействия транспортной преступности необходимо продолжить проведение дополнительных исследований по мониторингу состояния транспортной преступности и изучению криминогенных факторов, ее детерминирующих.

Ключевые слова: транспортная преступность; коррупция; незаконный оборот наркотиков; преступления экономической направленности; преступления коррупционной направленности.

© Olga R. Afanasieva,
Doctor of Law, associate professor,
Russian University of Transport

State and tendencies of development of some types of transport crimes

Abstract. In order to develop a scientifically based system for transport crime prevention, it is necessary to conduct research on certain types of crime at transport facilities and transport infrastructure. In this regard, it seems important, relevant, and timely to conduct a study on the stated issues, since in modern conditions transport acquires even greater strategic importance and is considered as one of the life-supporting sectors of the country's economy. Various types of crimes are committed at transport and transport infrastructure facilities, both ordinary, environmental, related to drug and weapon trafficking, and related to commercial fraud and corruption. Based on official statistics, the current paper has presented the structure of transport criminality in 2021, given a general description of the tendencies in the development of commercial fraud and corruption, as well as those related to drug trafficking both in Russia and in its federal districts. For each type of transport crime, there has been estimated its territorial spread by identifying the federal districts in which there was a significant increase or decrease in the analyzed types of crimes. In the paper, there has been focused on the dynamics of the development of bribery in transport, including certain types of its components, as well as crimes qualified under Art. 228 and 228.1 of the Criminal Code of the Russian Federation, prevailing in the structure of crimes in the field of drug trafficking in transport. There have been drawn conclusions indicating that in order to form an effective criminal policy in the field of combating transport criminality, it is necessary to continue conducting additional study to monitor the state of transport crimes and the criminogenic factors that determine it.

Keywords: transport crime/criminality; corruption; drug trafficking; commercial fraud; corruption-related crimes.

Важное значение в противодействии преступности на транспорте и при формировании программ ее предупреждения имеют не только общие статистические показатели, отражающие современное состояние преступности, но и данные, характеризующие структуру транспортной преступности и ее отдельных видов, о чем свидетельствуют результаты научных исследований.

Так, в общем количестве зарегистрированных в 2021 г. транспортных преступлений незаконный оборот наркотиков составил 24,72% или 9007 преступлений; преступления экономической направленности — 14,65% или 5339 преступлений; преступления коррупционной направленности — 6,28% или 2288 преступлений; экологические преступления — 4,67% или 1793 преступления; незаконный оборот оружия — 2,9% или 1057 преступлений (рис. 1, табл. 1). Рассмотрим состояние и тенденции развития преобладающих видов транспортных преступлений из числа нами выделенных.

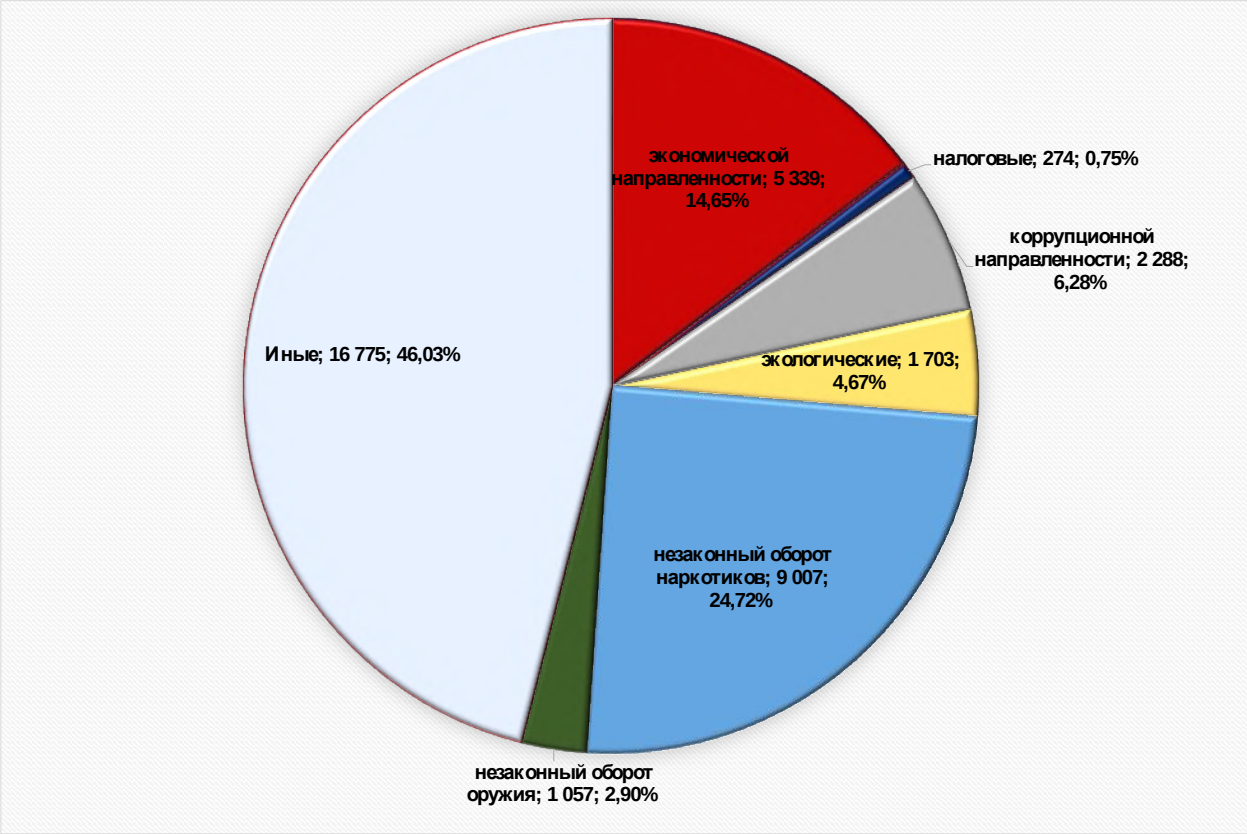


Рис. 1. **Структура преступлений, совершаемых на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, в 2021 г.**

В 2021 г. на транспорте было зарегистрировано 5339 *преступлений экономической направленности* (табл. 1), т.е. на 2,6% или 137 преступлений меньше, чем в 2020 г. (5202). Каждое шестое (16,4% или 878 преступлений) такое преступление выявлялось в Управлении на транспорте (далее — УТ) МВД России по Приволжскому федеральному округу, а каждое восьмое — в УТ МВД России по Центральному

федеральному округу (12,9% или 689), в УТ МВД России по Северо-Западному федеральному округу (12,5% или 668) и в УТ МВД России по Сибирскому федеральному округу (12,1% или 648).

Таблица 1

Динамика отдельных видов преступлений на транспорте

Показатели	2017	2018	2019	2020	2021
Всего	38 647	38 605	36 153	33 527	36 443
Экономической направленности	5877	5702	5088	5202	5339
Налоговые	431	359	141	143	274
Коррупционной направленности	2169	2456	2412	2190	2288
Экологические	1304	1405	1568	1802	1703
Террористического характера	4	2	2	0	0
Экстремистской направленности	10	6	1	4	0
Особо крупный размер	785	635	682	762	918
Крупный размер	13 605	12 682	12 100	11 401	12 202
Незаконный оборот наркотиков	10 821	9961	9264	8152	9007
Незаконный оборот оружия	1221	1180	1112	1063	1057
С оружием и взрывчатыми веществами	18	41	39	36	25

Заметный рост количества выявленных преступлений экономической направленности наблюдался по Северо-Кавказскому федеральному округу — в 1,8 раза (с 292 до 531); по Центральному федеральному округу — на 33,8% (с 656 до 878); по Южному федеральному округу — на 24,7% и в Восточно-Сибирским линейным управлением МВД России — на 17,3%.

Несмотря на общий рост преступлений экономической направленности, в четыре управления отмечают снижение: в УТ МВД России по Сибирскому федеральному округу — снижение на 24,1% (с 854 до 648) и в УТ МВД России по Дальневосточному федеральному округу — на 22,2% (с 594 до 462).

Удельный вес *преступлений коррупционной направленности*, выявленных на транспорте, составил в 2021 г. 6,28% (2288 преступлений на транспорте против 35 051 в России). В 2020 г. он был на 0,8 пункта больше (7,1%).

Почти половина (47,8%) преступлений коррупционной направленности выявляется тремя управлениями: в УТ МВД России по Приволжскому федеральному округу — 374 (16,3%); в УТ МВД России по Северо-Кавказскому федеральному округу — 367 (16,0%) и в УТ МВД России по Сибирскому федеральному округу — 352 (15,4%).

В 2021 г. количество выявленных преступлений коррупционной направленности на транспорте выросло на 4,5%, а в Российской Федерации на 13,8%. В 2,1 раза увеличилось количество таких преступлений, выявленных сотрудниками УТ МВД России по Северо-

Кавказскому федеральному округу (367 против 172); в 1,6 раза — сотрудниками УТ МВД России по Южному федеральному округу (98 против 63); в 1,3 раза — сотрудниками УТ МВД России по Сибирскому федеральному округу (352 против 276) и 1,2 раза — сотрудниками Восточно-Сибирского линейного управления МВД России (66 против 54).

Несмотря на общий рост этого показателя, в четырех управлениях отмечают снижение количества выявленных преступлений экономической направленности: в Забайкальском линейном управлении МВД России с 163 до 87 и в УТ МВД России по Дальневосточному федеральному округу с 418 до 220.

Два из трех (68,4%) преступлений коррупционной направленности — взяточничество. В 2021 г. было выявлено 1566 таких преступлений, на 20,8% больше, чем в 2020 г. (1296).

В структуре *взяточничества*, выявленного на транспорте, более половины (59,3%) — мелкое взяточничество (рис. 2). В 2020 г. удельный вес мелкого взяточничества был на 4,7 пункта меньше (54,6%).

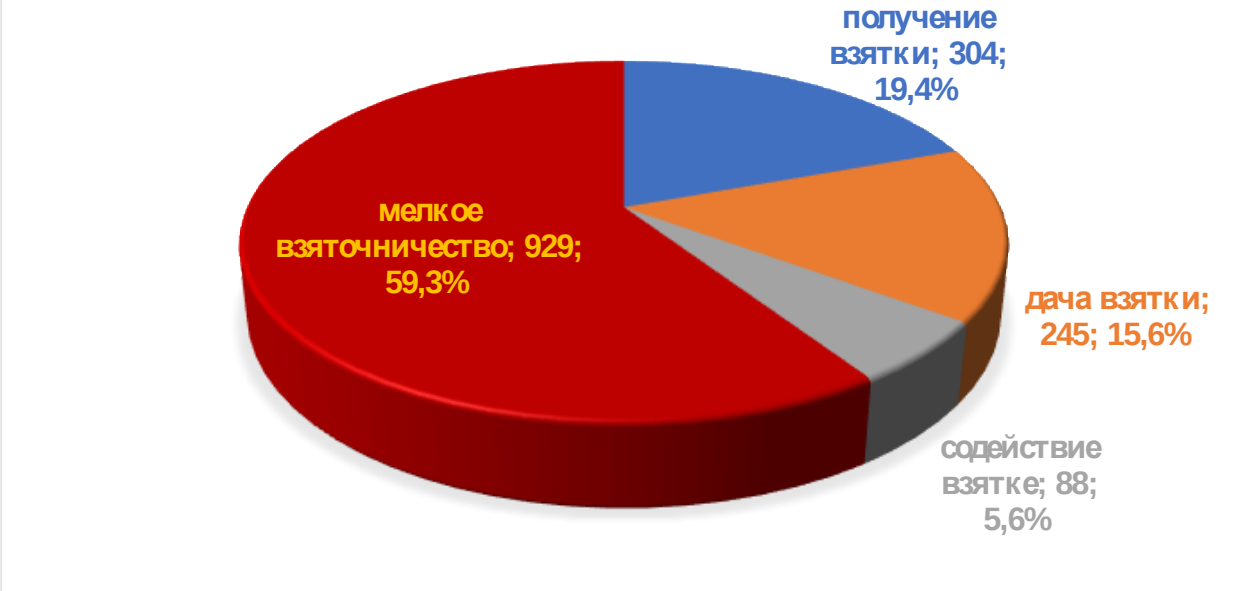


Рис. 2. **Структура взяточничества, выявленного на транспорте в 2021 г.**

В 2021 г. сотрудниками органов внутренних дел на транспорте было выявлено 929 случаев мелкого взяточничества, на 31,2% или на 221 преступление больше, чем в 2020 г. (708). В Российской Федерации этот показатель вырос на 33,3% с 5274 до 7031.

Два из трех таких преступлений выявляются в трех управлениях на транспорте: в УТ МВД России по Северо-Кавказскому федеральному округу — 253 (27,5%); в УТ МВД России по Приволжскому федеральному округу — 177 (19,1%) и в УТ МВД России по Сибирскому федеральному округу — 160 (17,2%).

Более чем в два раза увеличилось количество выявленных случаев мелкого взяточничества по Приволжскому федеральному округу — 2,2

раза (с 80 до 177); по Северо-Кавказскому федеральному округу — 2,2 раза (с 117 до 253) и по Сибирскому федеральному округу — 2,1 раза (с 76 до 160). Между тем по Дальневосточному федеральному округу данный показатель снизился в 3,6 раза (с 218 до 61).

Репрессивный вектор по преступлениям, связанным со взяточничеством на транспорте, направлен в сторону взяткополучателя: почти каждое пятое (19,4% или 304) преступление в структуре взяточничества — *получение взятки*, а *дача взятки* — каждое шестое (15,6% или 245).

Более половины (52,6%) преступлений, квалифицируемых по ст. 290 УК РФ, выявляются по Сибирскому федеральному округу — 58 (19,1%); по Северо-Западному федеральному округу — 55 (18,1%) и по Центральному федеральному округу — 47 (15,5%).

Заметный прирост количества случаев получения взятки отмечается сотрудниками шести управлений полиции на транспорте: в Восточно-Сибирском линейном управлении МВД России в 2021 г. выявлено 12 случаев против одного в 2020 г.; в УТ МВД России по Южному федеральному округу — 16 против 9; в УТ МВД России по Северо-Кавказскому федеральному округу — 30 против 19; в УТ МВД России по Сибирскому федеральному округу — 58 против 39; в УТ МВД России по Северо-Западному федеральному округу — 55 против 41 и в УТ МВД России по Центральному федеральному округу — 47 против 40.

Тремя управлениями отмечается заметное снижение количества выявленных преступлений, квалифицируемых по ст. 290 УК РФ: по Уральскому федеральному округу — 16 против 19; по Дальневосточному федеральному округу — 30 против 52 и в Забайкальском линейном управлении МВД России — 8 против 19.

Преступления, квалифицируемые по ст. 291 УК РФ, — дача взятки. Более половины (54,7%) таких преступлений выявлены сотрудниками трех управлений на транспорте: по Дальневосточному федеральному округу — 48 (19,6%); по Центральному — 44 (18,0%) и по Северо-Западному федеральному округу — 42 (17,1%).

При общем снижении количества выявленных на транспорте преступлений, квалифицируемых по ст. 291 УК РФ, на 6,1% (с 261 до 245) в пяти управлениях отмечался заметный рост этого показателя: по Южному федеральному округу — на 60,0% (с 10 до 16); по Северо-Кавказскому федеральному округу — на 41,2% (с 17 до 24); по Центральному федеральному округу на 18,9% (с 37 до 44); по Сибирскому федеральному округу — 18,5% (с 27 до 32) и в Забайкальском линейном управлении МВД России — 14,3% (с 7 до 8).

В 2021 г. снижение выявления случаев дачи взятки наблюдалось по Северо-Западному федеральному округу — на 22,2% (с 54 до 42); по Дальневосточному федеральному округу на 25,0% (с 64 до 48) и по Уральскому федеральному округу — 42,4% (с 33 до 19)

Каждое 20-е *преступление в России, связанное с незаконным оборотом наркотиков*, выявляется сотрудниками органов внутренних дел на транспорте. В 2021 г. на транспорте выявлено 9007 таких преступлений, на 10,5% или 885 преступлений больше, чем в 2021 г. (8 152). В Российской Федерации наблюдалось снижение этих преступлений на 5,4% (с 189 905 до 179 732). Представляется, что на изменение количества преступлений могли оказать влияние условия противодействия пандемии и государственный переворот в Афганистане. Половина (49,3%) таких преступлений были выявлены по Центральному федеральному округу — 1866 (20,7%), по Приволжскому федеральному округу — 1572 (17,5%) и по Сибирскому федеральному округу — 1000 (11,1%).

Заметный рост выявленных преступлений в сфере незаконного оборота наркотиков наблюдался по Центральному федеральному округу — в полтора раза (54,6%; 1866 против 1207); по Северо-Кавказскому федеральному округу на 19,4% (854 против 719).

Удельный вес *преступлений, квалифицируемых по ст. 228 УК РФ*, в структуре преступлений в сфере незаконного оборота наркотиков, составил 44,1% (рис. 3). В 2021 г. их было выявлено 3968, на 3,9% или 160 преступлений меньше, чем в 2020 г.

Почти половина (48,3%) таких преступлений выявлялись по Центральному федеральному округу — 1037 (26,1%); по Приволжскому федеральному округу — 479 (12,1%) и по Северо-Кавказскому федеральному округу — 401 (10,1%).

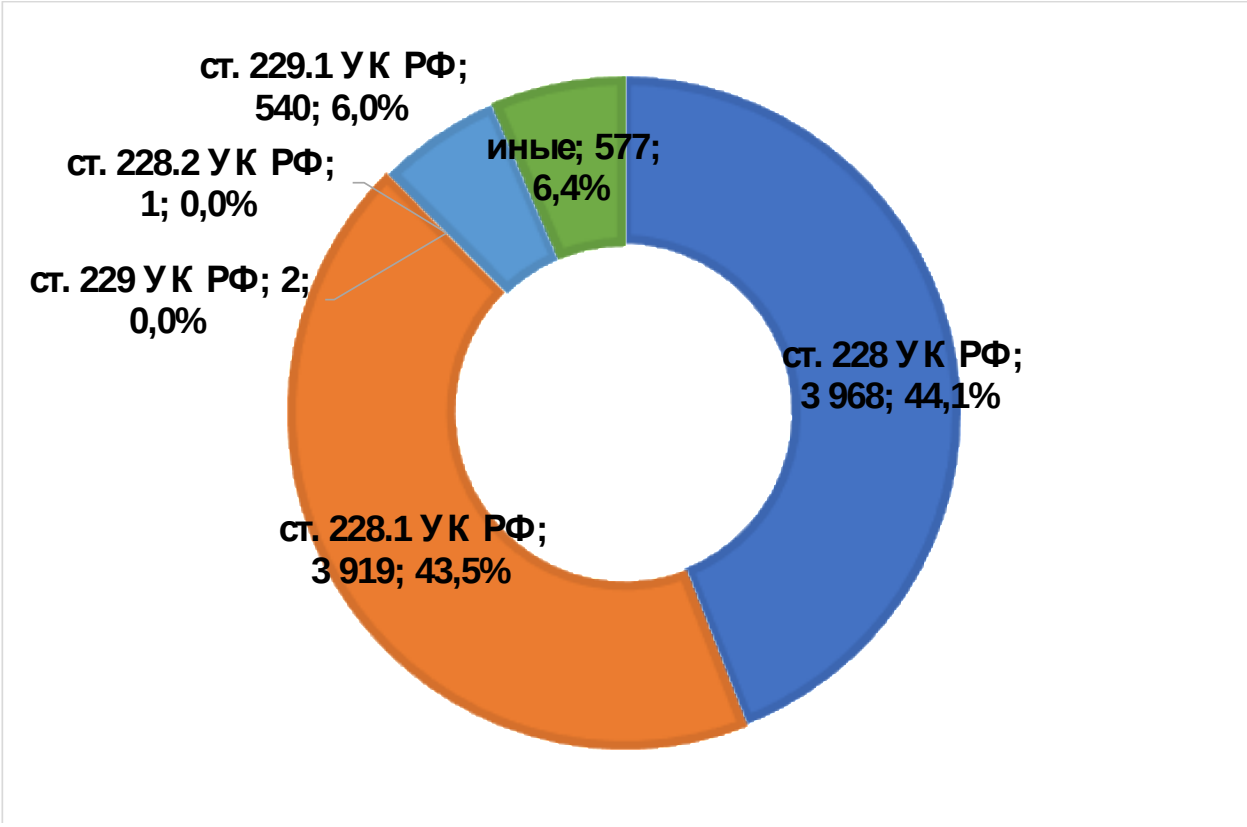


Рис. 3. **Структура преступлений на транспорте, связанных с незаконным оборотом наркотиков, в 2021 г.**

Несмотря на общее снижение выявленных преступлений, квалифицируемых по ст. 228 УК РФ, их заметный рост наблюдался по Сибирскому федеральному округу — на 13,0% (с 316 до 357); по Центральному федеральному округу — на 12,1% (с 925 до 1037) и по Уральскому федеральному округу — на 10,2% (с 225 до 248).

В 2021 г. снижение выявленных преступлений, квалифицируемых по ст. 228 УК РФ, было по Южному федеральному округу на 12,8% (с 313 до 273); по Северо-Западному федеральному округу на 23,4% (с 363 до 278) и отмечалось сотрудниками Восточно-Сибирского линейного управления МВД России на 24,1% (с 423 до 321).

Удельный вес *преступлений, квалифицируемых по ст. 228.1 УК РФ*, в структуре преступлений в сфере незаконного оборота наркотиков, составил 43,5% (рис. 4). Эти преступления в 2021 г. выросли на 9,0% или 323 преступления. Их было выявлено 3919, а в 2020 г. — 3596. Более половины (56,8%) таких преступлений выявлены по Приволжскому федеральному округу — 1027 (26,2%); по Сибирскому федеральному округу — 606 (15,5%) и по Северо-Западному федеральному округу — 594 (15,2%).

В пяти округах в 2021 г. наблюдался рост преступлений, квалифицируемых по ст. 228.1 УК РФ, а в пяти — снижение. Заметный рост отмечался Забайкальским линейным управлением МВД России в 3,3 раза (с 20 до 65); Восточно-Сибирским линейным управлением МВД России в 2,0 раза (с 153 до 310); по Северо-Кавказскому федеральному округу на 44,8% (с 203 до 294) и по Северо-Западному федеральному округу на 31,7% (с 451 до 594).

Заметное снижение преступлений, квалифицируемых по ст. 228.1 УК РФ, наблюдалось по Центральному федеральному округу — на 13,5% (с 208 до 180) и по Дальневосточному федеральному округу — на 13,5% (с 363 до 314).

Таким образом, результаты изучения структуры транспортной преступности свидетельствуют, что каждое четвертое преступление связано с незаконным оборотом наркотиков, каждое седьмое относится к преступлениям экономической направленности и каждое шестнадцатое преступление относится к числу коррупционных. В 2021 г. выделенные виды транспортных преступлений продемонстрировали значительный рост, что может свидетельствовать как о повышении показателей выявляемости и раскрываемости транспортных преступлений, так и о необходимости совершенствования работы подразделений по контролю за оборотом наркотиков, экономической безопасности и противодействия коррупции органов внутренних дел с учетом транспортной специфики, а также проведению отдельных криминологических исследований по изучению криминогенных факторов, детерминирующих отдельные виды транспортных преступлений.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.346.56:656.08

© Новиков Валерий Анатольевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)
nva-2007@mail.ru

© Шиян Валентина Ивановна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)
valentina-shiyan@yandex.ru

Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава как угроза транспортной безопасности

Аннотация. Все государства мира к числу приоритетных направлений своей деятельности относят обеспечение транспортной безопасности, поскольку эффективная работа всех видов транспорта обусловливает, прежде всего, состояние защищенности национальных интересов от внешних и внутренних угроз, поступательное развитие всех сфер общественной жизни. В связи с этим существенное значение имеет устранение угроз транспортной безопасности, одной из которых является посягательство на функционирование (движение и эксплуатацию) транспортных средств — их угон, а равно захват в целях угона. Особенно когда такие деяния сопряжены с насилием, применением оружия или совершением преступлений террористического характера. В статье содержатся итоги анализа научных трудов, материалов судебной практики и статистических показателей МВД России за период с 2017 по 2021 г. о преступлениях, предусмотренных ст. 211 УК РФ, что позволило определить их современное состояние, динамику и тенденции, юридическую природу, выявить дискуссионность ряда положений (в части видового объекта и предмета преступления), обратить внимание на актуальные вопросы квалификации, стадии совершения преступления, специфику субъективной стороны. Акцент сделан на характеристику квалифицирующих признаков, связанных с применением насилия, оружия или предметов, используемых в качестве оружия, сопряженных с осуществлением террористической деятельности. Изучение нормативных

правовых актов, регламентирующих общественные отношения в соответствующих областях их применения, обусловили формулирование дефиниций, относящихся к предмету анализируемого преступления. По мнению авторов, зафиксированные официальной статистикой незначительные абсолютные значения анализируемого вида преступления, прежде всего, объясняются результативностью деятельности субъектов противодействия преступности на транспорте и ни в коем случае не снижают степень их общественной опасности.

Ключевые слова: судно воздушного транспорта; судно водного транспорта; подвижной железнодорожный состав; угроза применения насилия; террористическая деятельность; транспортная безопасность.

© Valery An. Novikov,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport

© Valentina Iv. Shiyan,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport

Hijacking of air or water transport means or railway rolling stock as a threat to transport security

Abstract. All world countries consider transport security enforcement as the priority area of their activity, since the effective operation of all modes of transport determines, first of all, the state of protection of national interests from external and internal threats, the progressive development of all spheres of public life. In this regard, it is essential to eliminate threats to transport security, one of which is an infringement of the functioning (movement and operation) of transport means, i.e. their hijacking, as well as seizure for the purpose of hijacking, especially when such acts involve violence, use of weapons or commitment of crimes of a terrorist nature. The current paper contains the results of the analysis of scientific material and materials of judicial practice and statistical indicators of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the period from 2017 to 2021 on the crimes envisaged by Art. 211 of the Criminal Code of the Russian Federation, which made it possible to determine their current state, dynamics and tendencies, legal nature, to identify the debatability of a number of provisions (in terms of a specific object and a subject of crime), to pay attention to urgent issues of qualification, a stage of the crime, the specifics of the subjective side. There has been emphasized the characteristics of qualifying traits associated with the use of violence, weapons or items used as weapons, associated with terrorist activity.

The study of normative legal acts regulating social relations in the related areas of their application has led to the formulation of definitions related to the subject of the analyzed crime. According to the authors, the insignificant absolute values of the analyzed type of crime recorded by official statistics are primarily due to the efficiency of the activities of the subjects of combating transport crimes and do not reduce their public danger degree.

Keywords: means of air transport; means of water transport; railway rolling stock; threat of violence; terrorist activity; transport security.

В повседневной жизни большое число людей пользуются услугами различных видов транспорта, нарушение работы которых может повлечь причинение существенного организационного вреда, а также крупного материального ущерба, что предъявляет повышенные требования к обеспечению общественной и ее составляющей транспортной безопасности.

Определение юридической природы состава преступления, предусмотренного ст. 211 УК РФ («Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава»), в науке уголовного права не имеет однозначной позиции. Согласно наиболее распространенной концепции данный состав преступления относят к числу классических транспортных преступных деяний. В формах официальной статистической отчетности МВД России он также входит в категорию преступлений, совершенных на транспорте (в частности, в форме № 494 «Сведения о состоянии преступности и результатах расследования преступлений»).

Вместе с тем законодатель поместил ст. 211 УК РФ не в гл. 27 УК РФ («Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта»), а в гл. 24 («Преступления против общественной безопасности»). Причем смежный состав преступления, предусматривающий уголовную ответственность за угон автомобиля или иного транспортного средства (ст. 166 УК РФ), включен в гл. 21 («Преступления против собственности») УК РФ, что вызывает многочисленные возражения в научном сообществе.

Таким образом, согласно законодательной конструкции объектом анализируемого состава преступления является общественная безопасность. По справедливому замечанию А. И. Коробеева, в данном случае речь идет о широком толковании объекта преступления законодателем. Согласно точке зрения исследователя, под объектом рассматриваемого преступления следует понимать общественную безопасность в сфере функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств. В этом его специфика [1, стр. 270].

В качестве основного непосредственного объекта традиционно определяют общественные отношения, обеспечивающие безопасность на

воздушном, водном и железнодорожном транспорте. Дополнительным непосредственным объектом являются жизнь и здоровье человека. В случаях, когда исследуемое преступление совершено с применением насилия или угрозой его применения, повлекло последствия в виде материального ущерба дополнительным непосредственным объектом выступает собственность.

Общественная опасность данного преступления настолько высока, что законодатель включил данный состав в число преступлений террористического характера. Об этом свидетельствуют нормы Федерального закона от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» (ст. 24) и уголовного законодательства (примечание 1 ст. 205.й УК РФ и примечание 2 ст. 205.2 УК РФ).

В настоящее время общественная безопасность на транспорте поддерживается на высоком уровне. По данным ФКУ «ГИАЦ МВД России», ежегодно фиксируются лишь единичные случаи угонов или захватов видов транспорта, относящихся к предмету анализируемого состава преступления (табл. 1).

Таблица 1

Динамика количества зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 211 УК РФ в структуре преступности (2017—2021 гг.)

Показатели	2017	2018	2019	2020	2021	Прирост/ снижение к 2017 г.,%
Всего зарегистрированных преступлений	2 058 476	1 991 532	2 024 337	2 044 221	2 004 404	–2,6%
Количество зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 211 УК РФ	2	3	2	0	1	–50,0%

Результаты проведенного исследования позволяют говорить о том, что среднее значение представленных в таблице показателей не превышает двух преступлений, предусмотренных ст. 211 УК РФ. Их максимальное значение пришлось на 2005 г., когда было зарегистрировано 10 подобных преступных деяний. В течение последних пяти лет их динамике свойственен волнообразный характер.

По сравнению с 2017 г., в 2021 г. отмечается тенденция снижения (–50,0%). В то время как количество всех регистрируемых преступлений, за аналогичный период сократилось только на 2,6%.

По нашему мнению, в условиях обострения международных отношений, проведения военной спецоперации на территории Украины с целью

демилитаризации и денацификации существующего там политического режима, можно прогнозировать рост числа таких преступлений. Вследствие этого представляется актуальным рассмотреть некоторые вопросы квалификации преступления, предусмотренного ст. 211 УК РФ.

Согласно ч. 1 ст. 211 УК РФ к предмету данного преступления законодатель отнес судно воздушного или водного транспорта либо подвижной железнодорожный состав, правильное определение которых имеет особое значение для квалификации и, безусловно, повлияет на качество правоприменительной деятельности.

В теории нет единства мнений относительно указанного объективного признака. При характеристике видов транспорта, относящихся к предмету преступления, будем руководствоваться нормами соответствующих нормативных правовых актов.

Воздушное судно — «летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды» (ст. 32 Воздушного кодекса РФ). Обычно к ним причисляют самолеты, вертолеты, планеры, дельтапланы, дирижабли, воздушные шары и др. Причем их ведомственная принадлежность не оказывает влияния на квалификацию преступления.

Судно водного транспорта — «самоходное или несамоходное плавучее сооружение, предназначенное для использования в целях судоходства, в том числе судно смешанного (река—море) плавания, паром, дноуглубительный и дноочистительный снаряды, плавучий кран и другие технические сооружения подобного рода» (ст. 3 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ).

По вопросу об отнесении к предмету данного преступления несамоходного водного судна в научной литературе высказаны разные точки зрения. Так, Е. А. Князева полагает, что вряд ли несамоходное судно можно считать предметом данного преступления. Законодатель недвусмысленно указал в ст. 211 УК РФ, что захват судна должен иметь целью его последующий угон. Поэтому захват несамоходного судна возможен, но при совершении других преступлений, например, диверсии [2, стр. 51].

В теории уголовного права немало копий было сломлено в процессе дискуссии относительно маломерных водных судов. Могут ли они быть предметом рассматриваемого преступления? Маломерным считается судно, длина которого составляет не более 20 м, при этом конструктивно оно должно быть приспособлено для перевозки не более 12 человек (примечание ст. 11.7 КоАП РФ).

По нашему мнению, маломерные водные суда не следует относить к предмету исследуемого вида преступления, поскольку их угон или захват с целью угона по степени общественной опасности не достигают уровня, создающего угрозу общественной безопасности. Такие деяния в большей

мере нарушают право владения, которое является одним из правомочий собственника имущества. Поэтому в случае их угона уголовная ответственность должна наступать по ст. 166 УК РФ.

Материалы судебной практики подтверждают правильность нашего суждения. Так, в рамках уголовного судопроизводства было установлено, что Е., воспользовавшись отсутствием законного владельца маломерного судна КС-100, проник на его борт, где с помощью ключа, который находился в замке зажигания, завел двигатель и незаконно управлял катером, перемещаясь по реке до тех пор, пока не закончилось горючее в топливном баке. После чего он пришвартовал судно к берегу и покинул его. Подсудимый Е. был признан судом виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 166 УК РФ (Волжский районный суд г. Саратова, уголовное дело № 1-289/2020).

Следующий предмет преступления (ст. 211 УК РФ) — железнодорожный подвижной состав. Согласно легальному определению к нему относятся «локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и мотор-вагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав» (ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»).

Объективная сторона анализируемого преступления представлена двумя альтернативными неправомерными действиями: угоном указанных выше предметов преступления или их захватом в целях угона.

Угон может быть совершен как насильственным, так и ненасильственным способом.

Захватом принято считать насильственное завладение транспортным средством.

Отметим, что рамками ч. 1 ст. 211 УК РФ охватываются действия, совершенные с применением насилия, не опасного для жизни или здоровья, либо с угрозой применения такого насилия. Насилие может быть физическим (побои, причинение физической боли, ограничение свободы) и психическим (высказывание угрозы применить физическое насилие), при этом иметь определенную степень выраженности. Например, угроза должна быть реальной, свидетельствующей о готовности виновного применить указанное насилие. По нашему мнению, основная цель угрозы — устрашение потерпевшего, побуждение его к выполнению действий (бездействия), необходимых виновному.

В ситуациях, когда угон или захват были совершены с применением насилия, опасного для жизни или здоровья, либо с угрозой применения такого насилия, преступление надлежит квалифицировать по п. «в» ч. 2 ст. 211 УК РФ. При таком виде насилия потерпевшему причиняются тяжкий, средний или легкий вред здоровью. Виновный, как правило, угрожает

жертве убийством или причинением вреда здоровью, обещает «сделать инвалидом на всю жизнь».

На квалификацию преступления не оказывают влияния следующие обстоятельства: 1) в каком месте находились воздушный или водный транспорт либо железнодорожный подвижной состав; 2) кто управлял ими.

В связи с этим приведем следующий пример из судебной практики. В дневное время машинист тепловоза М. находился на работе в эксплуатационном локомотивном депо. После смены путем свободного доступа он проник в кабину локомотива-тепловоза, который находился на сервисном ремонтном обслуживании, и незаконно выехал на нем за пределы депо на расстояние примерно 1 км, где произвел остановку и осуществил хищение дизельного топлива, находящегося в баках локомотива. По данному эпизоду обвинения действия М. квалифицированы судом по ч. 1 ст. 211 и ч. 1 ст. 158 УК РФ ([Хабаровский краевой суд, уголовное дело № 2-7/2019).

Преступление имеет формальный состав ввиду того, что в теории уголовного права и судебной практике оно считается оконченным с момента завладения соответствующего вида транспортного средства и начала движения, независимо от расстояния перемещения и его продолжительности.

В случаях незавершенности действий лица, непосредственно направленных на совершение преступления, предусмотренного ст. 211 УК РФ, если при этом преступление не было доведено до конца по не зависящим от этого лица обстоятельствам следует говорить о покушении.

Так, материалами уголовного дела было установлено, что И., находясь в состоянии алкогольного опьянения, разбил стекло и проник в кабину пассажирского теплохода. После этого занял место капитана судна и попытался запустить двигатель путем переключения тумблеров на приборной панели. В результате этих действий произошел запуск двигателя. При помощи штурвала он включил задний ход, но не смог начать движение, поскольку судно было пришвартовано к причалу с помощью троса. Незаконные действия И. пресекли капитан и моторист теплохода. Суд признал И. виновным в покушении на угон судна водного транспорта и квалифицировал его действия по ч. 3 ст. 30, ч. 1 ст. 211 УК РФ (Верховный суд Республики Коми, уголовное дело № 2-19/2013).

Учитывая, что анализируемый состав преступления имеет формальный состав, субъективной стороне свойственен только прямой умысел. В качестве обязательного (конструктивного) признака при захвате выступает цель, т.е. уголовно наказуемый захват указанного законодателем вида транспорта возможен только в целях его угона. Если виновный совершал захват с иной целью, его деяние должно квалифицироваться по другим статьям уголовного закона.

При характеристике квалифицированных составов остановимся лишь на отдельных квалифицирующих признаках.

Квалифицирующий признак «применение оружия или предметов, используемых в качестве оружия» (п. «г» ч. 2 ст. 211 УК РФ), следует вменять, если виновный использовал их поражающие свойства для облегчения совершения угона или захвата транспортных средств, оказывал не только физическое, но и психическое воздействие на потерпевшего.

Когда виновный только высказывает словесную угрозу применить оружие, но его не демонстрирует, указанный признак отсутствует.

По данным категориям дел, при наличии к тому оснований, в обязательном порядке проводятся баллистическая и/или взрывотехническая судебные экспертизы. Заключение эксперта позволяет установить, что примененный виновным предмет или устройство является оружием, конструктивно предназначенным для поражения живой или иной цели.

Результаты исследования материалов следственно-судебной практики привели к выводу, что предметы, используемые в качестве оружия, весьма многообразны (камни, кирпичи, кухонные ножи, гвоздодеры, обрезки арматуры, отвертки, топоры, бейсбольные биты и др.), вместе с тем их объединяет одно свойство — каждый из них может причинить вред, опасный для жизни или здоровья человека.

В 2014 г. анализируемая статья была дополнена ч. 4, согласно которой уголовная ответственность наступает за совершение угона или захвата транспортного средства, сопряженных с совершением террористического акта или иным осуществлением террористической деятельности. Здесь понятие «сопряженный» указывает на тесную взаимосвязь совершаемых преступлений, например, угона воздушного судна для последующего совершения террористического акта. При возникновении таких ситуаций действия виновных лиц во всех случаях образуют реальную совокупность преступлений и квалифицируются по ч. 4 ст. 211 УК РФ и статьям УК РФ об ответственности за террористический акт либо осуществление иной террористической деятельности.

Учитывая изложенное, можно с уверенностью констатировать, что исследуемый состав преступления относится к числу угроз транспортной безопасности, поскольку сопряжен с совершением террористического акта, угрожает безопасной деятельности транспортного комплекса, влечет за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создает угрозу наступления указанных последствий.

Литература

1. Коробеев, А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность / А. И. Коробеев. — Москва : Юрлитинформ, 2015.

2. Князева, Е. А. Проблемы определения объекта и предмета угона (захвата) судна воздушного или водного транспорта по ст. 211 УК РФ / Е. А. Князева // Академический юридический журнал. — 2015. — № 3 (61). — С. 48—54.

References

1. Korobeyev, A. I. Transportnyye prestupleniya i transportnaya prestupnost' [Transport crimes and transport criminality] / A. I. Korobeyev. — Moskva : Yurlitinform, 2015.
2. Knyazeva, Ye. A. Problemy opredeleniya ob"yekta i predmeta ugona (zakhvata) sudna vozdushnogo ili vodnogo transporta po st. 211 UK RF [Problems of determining the object and subject of hijacking (capture) of an air or water transport vessel under Art. 211 of the Criminal Code of the Russian Federation] / Ye. A. Knyazeva // Akademicheskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2015. — № 3 (61). — S. 48—54.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 351.814

© Матюхин Олег Игоревич,
Академия управления МВД России
olegmat80@mail.ru

Проблемные вопросы по определению объектов воздушного транспорта, обслуживаемых органами внутренних дел

Аннотация. Статья посвящена характеристике объектов воздушного транспорта с точки зрения их обслуживания органами внутренних дел при реализации своих полномочий. Организационная деятельность полиции в условиях ограниченности ресурсов должна быть нацелена на оптимизацию процесса обеспечения общественной безопасности на объектах воздушного транспорта. Методологической основой исследования послужил общий диалектический метод научного познания, а также методы дедукции и индукции, обобщения и описания. Проведен анализ нормативных правовых актов МВД России и Минтранса России в сфере авиационной и транспортной безопасности. Раскрыто содержание некоторых объектов воздушного транспортного комплекса с учетом их криминогенности и большей вероятности совершения на них противоправных деяний. Автором уточнены некоторые объекты, которые представляют интерес в части обеспечения на них общественной безопасности. Сформулированы выводы о том, что безопасность на объектах воздушного транспорта обеспечивается целевым подходом в организации деятельности полиции, служб авиационной безопасности (эксплуатантов) и ведомственной охраной Минтранса России.

Ключевые слова: обеспечение общественной безопасности; объект воздушного транспорта; объекты оперативного обслуживания.

© Oleg Ig. Matyukhin,
Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Problematic issues of determining air transport facilities serviced by internal affairs bodies

Abstract. The current paper deals with the characteristics of air transport facilities from the point of view of their service by the internal affairs bodies. The organizational activities of the law enforcement agencies under limited resources should be aimed at optimizing the process of ensuring public safety at air transport facilities. The methodological basis of the study was the general dialectical method of scientific knowledge, as well as the methods of deduction and induction, generalization, and description. There has been conducted an analysis of normative legal acts of the Ministry of Internal Affairs of Russia and the Ministry of Transport of Russia in the field of aviation and transport security. There has been substantiated a content of some objects of the air transport complex, considering their criminality and the greater possibility to commit illegal acts on them. There have been clarified some objects that are of interest for ensuring public safety on them. There have been drawn conclusions that security at air transport facilities is enforced by a targeted approach in organizing the activities of the law enforcement agencies, aviation security services (operators) and departmental security of the Ministry of Transport of Russia.

Keywords: ensuring public safety; air transport object; operational service facilities.

Рассматривая деятельность органов внутренних дел на транспорте, необходимо обратить внимание на объекты оперативного обслуживания, входящие в их предмет ведения. Множество объектов инфраструктуры воздушного транспорта, обозначенных в Воздушном кодексе Российской Федерации (далее — ВК РФ), ставит перед исследователем вопрос, на все ли объекты инфраструктуры распространяется юрисдикция органов внутренних дел на транспорте. По нашему мнению, рассматриваемый вопрос позволяет определить те объекты воздушного транспорта, где осуществление деятельности полиции наиболее значима в части реализации правоохранительных функций, в том числе обеспечения общественной безопасности.

Правоохранительная деятельность обеспечивается реализацией полномочий на объектах воздушного, железнодорожного и водного транспорта. Обеспечение общественной безопасности на воздушном транспорте возлагается на Главное управление на транспорте МВД России и его подчиненные подразделения. К числу основных задач органов внутренних дел на транспорте относятся: осуществление межведомственного взаимодействия по вопросам транспортной безопасности; обеспечение правопорядка и борьба с преступностью; совершенствование организации деятельности по раскрытию и расследованию преступлений; предупреждение и пресечение актов незаконного вмешательства на объектах транспорта [приказ МВД России от 16 июня 2011 г. № 680 «Об утверждении Положения о Главном

управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации»].

Сосредоточение и распределение сил и средств позволяет оптимально использовать ресурсы в условиях их ограниченности на всех уровнях безопасности аэропортов. Кроме того, общественная безопасность — это то состояние, при котором достигается устойчивость функционирования всей авиационной транспортной системы. Значимость деятельности органов внутренних дел, прежде всего, состоит в предотвращении и пресечении противоправных деяний на объектах воздушного транспорта. Вопрос о распределении сил и средств для обеспечения общественной безопасности на рассматриваемых объектах позволяет сказать, что результат этого процесса эффективный и соответствует ожиданиям.

Объекты воздушного транспорта в широком понимании — это и воздушные суда, как это определено в приказе МВД России от 28 марта 2015 г. № 381 «Об организации взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте и иными территориальными органами МВД России и разграничении объектов оперативного обслуживания», а аэропорт — комплекс сооружений, включающий в себя аэродром и другие объекты, предназначенные для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок, оснащенных необходимым оборудованием, иными словами техническими средствами (совокупностью механизмов, машин, устройств, приборов, необходимых для производства) в соответствии со ст. 40 ВК РФ. При более детальном рассмотрении этих объектов можно выделить такие, как аэродромы и вертодромы, обустроенные для причаливания воздушных судов, погрузки и разгрузки грузов, грузовой терминал для хранения грузов, перевозимых воздушными судами. Отдельно выделяются объекты единой системы организации воздушного движения. В этом же перечне наземные объекты, необходимые для строительства, содержания и ремонта аэропортов, а также подземные сооружения и инженерные коммуникации.

Отвечая на вопрос, чем отличаются здания от сооружения обратимся к Федеральному закону от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», в котором говорится, что сооружения представляют собой линейную строительную систему, предназначенную для выполнения производственных процессов, хранения продукции, в данном случае хранения грузов, и процессов, связанных с их перемещением, временным пребыванием пассажиров и персонала аэропорта. Здания же — это результат строительства, включающий в себя надземные и подземные части, помещения, инженерно-технические сети, предназначенные для деятельности людей и производства.

Кроме того, выделяются объекты, предназначенные для взлета, руления, места стоянки воздушных судов, аэровокзалы (терминалы) для обеспечения авиационной безопасности и оказания услуг гражданам.

Предлагаемый перечень объектов инфраструктуры воздушного транспорта является исчерпывающим, но какой-либо их классификации в ВК РФ не предусмотрено. На наш взгляд, объекты воздушного транспорта можно разделить на две большие группы: воздушные суда, в том числе легкие и сверхлегкие, и объекты инфраструктуры воздушного транспорта, о которых было сказано выше.

ВК РФ является нормативным правовым актом, где дано определение авиационной безопасности и деятельности, направленной на ее обеспечение от актов незаконного вмешательства в область авиации. В Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» указано, что транспортная безопасность включает в себя авиационную безопасность. Таким образом, область гражданской авиации или часть этой деятельности в сфере безопасности регулируется нормами данного Федерального закона.

Федеральный закон «О транспортной безопасности» определяет перечень объектов транспортной инфраструктуры или технологического комплекса. Из обозначенных объектов представляют интерес те, что относятся к воздушному транспорту, это аэродромы и аэропорты, как два разных объекта, не связанных между собой, вертодромы, посадочные площадки, а также обеспечивающие функционирование транспортного комплекса; здания, сооружения и помещения для обслуживания пассажиров и транспортных средств, погрузки разгрузки и хранения грузов. В отдельную группу выделяются здания, сооружения, обеспечивающие управление транспортным комплексом, а также объекты систем связи, навигации и управления движением воздушных транспортных средств, пункты хранения и обработки информации в отношении авиационной деятельности.

Мы видим, что кроме зданий и сооружений, как автономные объекты выделены помещения и строения. Обращаясь к Федеральному закону «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений», можно сказать, что такое понятие, как строение, в нем отсутствует. Вместе с тем Градостроительный кодекс Российской Федерации относит их к объектам капитального строительства и дает понятие некапитального строения.

При этом Федеральный закон «О транспортной безопасности» разграничивает понятия «объекты транспортной инфраструктуры» и «транспортные средства», но не объединяет их в единое понимание объектов транспорта. Возникает вопрос: является ли воздушное судно объектом воздушного транспорта? Из определения видно, что это летательный аппарат, взаимодействующий с воздухом, использующий воздушно-реактивный двигатель для взлета и посадки. Вместе с тем из правового определения воздушного судна следует, что это недвижимое

имущество, в отношении которого могут совершаться гражданско-правовые сделки [1, стр. 138—141].

Таким образом, существует четкое разграничение понятий объектов инфраструктуры воздушного транспорта и транспортных средств воздушного транспорта, но которые объединяет общий признак — совершение в отношении них актов незаконного вмешательства; и с точки зрения правоохранительной деятельности органов внутренних дел этот признак объединяет их в одну категорию — объекты воздушного транспорта, подлежащие оперативному обслуживанию, т.е. проведение на них комплекса мероприятий организационного, профилактического, аналитического и иного характера на закрепленной территории (объекте) в пределах своих полномочий.

Перечень этих объектов дает совокупное представление об авиационной транспортной системе, но в то же время не дает четкой и ясной картины и вызывает необходимость в конкретизации объектов оперативного обслуживания органами внутренних дел, находящимися на территории аэропорта. Например, такой объект, как грузовой терминал, к чему относится — к зданию или сооружению? В логистике под грузовым терминалом понимается целый комплекс взаимосвязанных сооружений, персонала и технических устройств, предназначенных для приема, погрузки-разгрузки, хранения и сортировки грузов, а также информационного обслуживания грузополучателей (грузоотправителей).

А что следует понимать под контрольно-пропускными пунктами, являющимися средством контроля по недопущению посторонних лиц и автотранспортных средств на территорию аэропорта и обеспечивающими непосредственную защиту от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации? Контрольно-пропускной пункт является техническим средством охраны, на котором установлен пропускной режим для прохода людей и проезда транспорта. Согласно письму Росреестра от 13 апреля 2020 г. № 3215-АБ/20 контрольно-пропускной пункт может являться объектом вспомогательного использования зданий, сооружений и строений. Также можно предположить, что этот объект относится к заданиям и сооружениям пониженного уровня ответственности. Вместе с тем Градостроительный кодекс Российской Федерации не дает определение объекта вспомогательного использования, но при этом указывает, что выдача разрешения на их строительство не требуется.

На территории аэропорта, помимо ограждения по периметру, устанавливаются контрольно-пропускные пункты, оборудованные воротами, шлагбаумами, площадками и техническими средствами для осмотра транспорта, грузов, досмотра рабочих и персонала и являющиеся обязательным элементом подчиненным основному объекту — аэропорту.

Важно, что в перечень объектов транспортной инфраструктуры включено такое понятие, как место стоянки воздушного судна (перрон),

которое является частью аэродрома и имеет порядковый номер, условные границы и включено в схему расположения объектов аэродрома. Объекты, необходимые для взлета, посадки и руления, можно считать взлетно-посадочной полосой для воздушного судна; аэровокзалы (терминалы) — зданиями для обслуживания пассажиров и проведения операций с багажом.

Подробное перечисление всех объектов, находящихся на территории аэропорта, не имеет смысла без определения их значимости с точки зрения деятельности полиции по обеспечению на них общественной безопасности.

Можно предположить, что общественная безопасность на объектах воздушного транспорта осуществляется: предотвращением доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемые зоны аэропорта; охраной воздушных судов в местах их стоянки; исключением провоза запрещенных предметов и веществ; осуществлением предполетного и послеполетного досмотра; реализацией мер от актов незаконного вмешательства.

Действенной мерой обеспечения авиационной безопасности является проведение предполетного досмотра не только в отношении пассажиров и их багажа, но также и членов экипажа, персонала, бортовых запасов, грузов и почты. Досмотр осуществляется в специальных помещениях (пунктах досмотра), оборудованных специальными и технологическими средствами [приказ Минтранса России от 20 июня 1994 г. № ДВ-58 «Об утверждении Наставления по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники в гражданской авиации России. НТЭРАТ ГА-93»].

Кроме того, приказом Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности» предусмотрено проведение досмотра, в том числе дополнительного и повторного в целях обеспечения транспортной безопасности объектов инфраструктуры воздушного транспорта. Пункты досмотра располагаются с учетом исключения смешивания или контакта пассажиров, проходящих предполетный досмотр, с пассажирами, его не прошедшими. Выделяются отдельные помещения для приема (выдачи), проверки и хранения оружия и боеприпасов и помещения для хранения изъятых у пассажиров опасных предметов и веществ.

Необходимо ли рассматривать эти объекты и учитывать их в деятельности органов внутренних дел, осуществляющих мероприятия по обеспечению общественной безопасности, охране правопорядка, предотвращению и выявлению правонарушений. На каких объектах воздушного транспорта происходят противоправные деяния, или опасность совершения актов незаконного вмешательства в область гражданской авиации носит более вероятностный характер. Исходя из социального опыта и правоохранительной деятельности, осуществляемой

в аэропортах, можно сказать, что этими объектами следует считать непосредственно аэровокзал (терминал), воздушное судно и его грузо-багажные отсеки, зоны пропуска на входном контроле в аэровокзал, привокзальные площади, склады грузовых терминалов, багажные отделения, контрольно-пропускные пункты.

На наш взгляд, именно на криминогенных объектах воздушного транспорта целесообразно сосредоточивать усилия органов внутренних дел по обеспечению общественной безопасности от угроз социального характера.

При рассмотрении Федерального закона «О транспортной безопасности» и ВК РФ выявлены некоторые юридические коллизии с нормативными правовыми актами МВД России. Речь идет о приказе МВД России от 28 марта 2015 г. № 381. Обратим внимание на объекты оперативного обслуживания воздушного транспорта и определим, на каких из них осуществляется деятельность органов внутренних дел, непосредственно связанная с защитой личности, общества и государства. Предполагается рассмотреть обозначенные объекты более детально, с учетом того, какую роль играют органы внутренних дел на транспорте, реализовывая свои полномочия. Не вызывают сомнения такие объекты, на которых совершаются противоправные деяния, как воздушное судно, когда происходят конфликты между пассажирами и членами экипажа. После приземления воздушного судна вызывается наряд полиции для установления обстоятельств происшествия, т.е. можно сказать, что воздушное судно и его место стоянки являются объектами обслуживания органов внутренних дел на транспорте.

Характеризуя взлетно-посадочную полосу, можно сказать, что это часть участка аэродрома, предназначенная для взлета и посадки воздушных судов, и нахождение людей на ней не безопасно. В связи с этим закономерный вопрос: осуществляется ли на ней какая-либо деятельность полиции в части предотвращения и пресечения правонарушений.

Что можно понимать под ангарами и иными объектами аэропортов? Ангары, как правило, предназначены для хранения и технологического обслуживания самолетов. Однако возвращаясь к классификации объектов на сооружения, здания, конструкции, помещения, к чему относить ангар — к строениям специального назначения или сооружению. Если ангар выделен в приказе среди прочих объектов, целесообразно задать вопрос: почему это сделано и какие совершаются правонарушения на данном объекте?

Почему не выделены объекты, находящиеся на территории аэропорта, — складские здания и сооружения для хранения горюче-смазочных материалов. А что относить к объектам хранения авиационной техники, помимо ангара, если из смысла содержания определения это летательные аппараты, их двигатели, бортовое оборудование и агрегаты [Федеральный закон от 8 января 1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании

развития авиации»]. Кроме того, к объектам хранения воздушного судна или авиационной техники можно отнести и открытые площадки, и арочные железобетонные укрытия, и металлические хранилища арочного типа из легких металлоконструкций.

Под действующими и строящимися аэропортами можно понимать весь комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал и другие сооружения для приема, отправки воздушных судов, обслуживания перевозок пассажиров, грузов, почты. По сути, содержание понятие аэропорта включает в себя все вышеперечисленные ранее объекты.

Следующий вопрос: находятся ли органы внутренних дел на транспорте в пределах строящихся аэропортов, т.е. тех, которые в настоящее время не функционируют. По всей видимости, это территория обслуживания территориальных органов внутренних дел. Тогда по какой причине в приказе указаны строящиеся аэропорты как объект оперативного обслуживания органов внутренних дел на транспорте?

По имеющимся сведениям, только в 2023 г. планируется строительство аэропорта Восточный вблизи космодрома Восточный и города Циолковский. По сведениям Росавиации, в период с 1992 по 2020 гг. количество аэропортов и аэродромов только сократилось с 1302 до 350, из них осуществляющих регулярные перевозки всего 260. Вместе с тем при поэтапной реализации Концепции аэродромной сети России в период с 2021 по 2024 гг. предусматривается реконструкция 62 аэропортов и строительство всего 1 аэропорта «Утренний» [URL: https://www.vesti.ru/finance/article/2538201? (дата обращения: 19 апреля 2022 г.)]. На наш взгляд, словосочетание «реконструируемые аэропорты» по смыслу понимания в аспекте безопасности воздушных перевозок наиболее подходит применительно к обеспечению общественной безопасности органами внутренних дел на транспорте.

Следующим объектом обслуживания органов внутренних дел на транспорте являются центры и оборудование для подготовки летного состава в пределах границ аэропортов. Вопрос в следующем, что понимать под центром подготовки летного состава. На официальном сайте Росавиации сведения о таких центрах отсутствуют. Вместе с тем действует приказ Росавиации от 6 октября 2011 г. № 594 «Об утверждении перечня авиационных учебных центров», в котором нет определения «центр подготовки летного состава», но перечисленные в нем учебные заведения осуществляют подготовку как членов летного экипажа, так и других специалистов авиационного персонала [приказ Минтранса России от 4 августа 2015 г. № 240 «Об утверждении Перечня специалистов авиационного персонала гражданской авиации Российской Федерации»]. Актуальный перечень российских авиационных учебных центров размещен на официальном сайте Росавиации [URL: https://favt.gov.ru/dejatelnost-letnaya-ekspluataciya-aviacionnie-ushebnie-centry/?id=2394 (дата обращения: 19 апреля 2022 г.)]. Кроме того, нет ни

одного учебного центра, находящегося в пределах границ аэропорта. Тогда вопрос: можно ли считать учебные центры территорией обслуживания органов внутренних дел на транспорте и каким образом осуществляется оперативное обслуживание оборудования для подготовки летного состава.

Таким образом, вышеперечисленное позволяет сделать вывод, что обозначенные в приказе МВД России от 28 марта 2015 г. № 381 объекты оперативного обслуживания органов внутренних дел на транспорте: во-первых, не совпадают с объектами инфраструктуры воздушного транспорта согласно ВК РФ; во-вторых, распределение сил и средств на вышеуказанных объектах не позволяет оптимально использовать имеющиеся ресурсы в части обеспечения общественной безопасности; в-третьих, возникает закономерный вопрос: почему некоторые объекты конкретизированы из числа зданий и сооружений, находящихся на территории аэропорта, а другие, которые представляют более вероятностный характер совершения на них актов незаконного вмешательства, не указаны; в-четвертых, как видно, некоторые объекты, например, взлетно-посадочная полоса, строящиеся аэропорты, вообще не предусматривают нахождения на ней сотрудников органов внутренних дел, а также не включен такой объект, как место стоянки воздушного судна.

Ряд объектов, по нашему мнению, вообще не относятся к объектам обслуживания органов внутренних дел на транспорте, кроме тех, которые находятся на территории аэропорта. Речь идет о строящихся аэропортах и учебных центрах, которые располагаются за пределами границ аэродрома (аэропорта) и в части обеспечения безопасности пассажиров не имеют отношения, но возможно их считать объектами обслуживания по линии экономической безопасности.

В связи с изложенным и с учетом обозначенных проблемных вопросов в аспекте участия органов внутренних дел на транспорте в обеспечении общественной безопасности на объектах воздушного транспорта считаем необходимым внести предложения о пересмотре перечня объектов оперативного обслуживания или внести соответствующие корректировки в приказ МВД России от 28 марта 2015 г. № 381.

На основании проведенного анализа предлагаем к объектам воздушного транспорта, обслуживающим органами внутренних дел на транспорте в сфере обеспечения безопасности, относить:

— воздушные суда, в том числе легкие и сверхлегкие, а также места их стоянки, перроны аэродромов;

— объекты инфраструктуры воздушного транспорта, находящиеся на территории действующих аэропортов при наличии органов внутренних дел на транспорте;

— аэровокзальный комплекс, грузовые терминалы, объекты хранения авиационной техники, контрольно-пропускные пункты, привокзальная площадь.

Возникает вопрос в обоснованности использования термина «объекты или территория оперативного обслуживания». Д. А. Трофимов обращает внимание, что целесообразно использование термина «объекты транспорта и участки путей сообщения, находящиеся в оперативном обслуживании» [2, стр. 122].

Видится, что деятельность по оперативному обслуживанию объектов включает в себя силы, средства и методы и их оптимальное использование с учетом оперативной обстановки. Цель правоохранительной деятельности органов внутренних дел — достигнуть и поддерживать такое состояние, при котором авиационному персоналу, пассажиром, а также объектам воздушного транспорта не угрожает какая-либо опасность.

Исходя из этого, возможно предположить, что, во-первых, особенности функционирования объектов обслуживания позволяют сделать вывод о том, какие из них являются более подверженными преступным посягательствам; во-вторых, уточнение таких объектов напрямую связано с деятельностью полиции и ее предназначением, оказанием влияния на внешнюю среду и на источники угроз социального характера; в-третьих, позволяет собрать информацию, влияющую на уровень безопасности и использовать ее в практической деятельности в части расстановки сил и участия в реализации мер по транспортной безопасности.

Таким образом, все эти условия определяют функционирование органов внутренних дел на транспорте по объектно-отраслевому принципу, и с нашей точки зрения, целесообразно использовать термин «территория оперативного обслуживания инфраструктуры воздушного транспорта с находящимися на ней объектами гражданской авиации».

Понимание значимости в уточнении и нормативном закреплении объектов обслуживания на воздушном транспорте также позволяет организовать более тесное и эффективное взаимодействие с авиационными службами и подразделениями транспортной безопасности в сфере противодействия и профилактики правонарушений.

Кроме того, определяя объекты оперативного обслуживания на воздушном транспорте, необходимо, на наш взгляд, учесть и полномочия полиции на рассматриваемых объектах. В Федеральном законе от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» указано следующее: полиция обеспечивает безопасность граждан в аэропортах; осуществляет досмотр пассажиров; выдает заключение о возможности либо невозможности проведения работ, связанных с транспортной безопасностью; участвует в проверках в области контроля за транспортной безопасностью; принимает участие в обеспечение антитеррористической защищенности.

Представляется, что реализация полномочий сотрудников полиции осуществляется именно в аэропортах, а также в аэровокзалах, где непосредственно находятся пассажиры (граждане) соответственно, как и проведение функции досмотра. В связи с этим необходимо сказать, что досмотр осуществляется не только в аэровокзалах, но и в багажных помещениях, складах грузовых терминалов, а также в помещениях почтовых отделений.

В приказе Минтранса России от 28 ноября 2005 г. № 142 «Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования авиационной безопасности к аэропортам"» указано, что органы внутренних дел обеспечивают авиационную безопасность наряду со службами авиационной безопасности аэропорта (эксплуатантов) и подразделениями ведомственной охраны, следовательно, в полномочия органов внутренних дел входят объекты оперативного обслуживания гражданской авиации.

В новых социально-экономических и политических условиях, а также возрастающей роли авиации в жизнедеятельности общества основные усилия органов внутренних дел на транспорте должны быть направлены на обеспечение безопасности этой сферы деятельности. Выработка и реализация мероприятий по защите аэропортов от актов незаконного вмешательства возможны только при тесном взаимодействии с администрациями аэропортов, а также в вопросах правового регулирования с заинтересованными ведомствами [3, стр. 71—74].

Резюмируя вышеизложенное, делаем выводы, что объекты оперативного обслуживания органов внутренних дел на транспорте представляют собой совокупность зданий, сооружений, помещений, строений, участков местности в пределах границ аэропорта, а также транспортные средства и оборудование, предназначенные для обеспечения деятельности организаций воздушного транспорта. Устойчивое функционирование объектов инфраструктуры воздушного транспорта обеспечивают обслуживание воздушных перевозок и в целом транспортного комплекса. Значимую роль в обеспечении общественной безопасности на воздушном транспорте играют органы внутренних дел, поэтому уточнение объектов с точки зрения совершения на них противоправных деяний позволяет оптимально организовывать деятельность полиции. Защищенность объектов инфраструктуры воздушного транспорта достигается целым комплексом мероприятий во взаимодействии с авиационными службами и подразделениями транспортной безопасности. Рассматривать деятельность органов внутренних дел на транспорте следует в комплексе реализации норм различных нормативных правовых актов в сфере авиационной и транспортной безопасности, представляя транспортную систему как единое целое во взаимосвязи и взаимообусловленности не только криминогенных факторов, но и условий функционирования во внешней

среде (транспортного комплекса). Механизм реализации полномочий органами внутренних дел напрямую связан с нормативным закреплением объектов оперативного обслуживания в ведомственных нормативных правовых актах МВД России, что существенно влияет на состояние качественной характеристики безопасности в аэропортах.

Литература

1. Симаев, Д. Р. Понятие воздушного судна как объекта недвижимости / Д. Р. Симаев // Пробелы в российском законодательстве. — 2010. — №. 2. — С. 138—141.
2. Трофимов, Д. А. Обоснованность использования термина «территория оперативного обслуживания» в деятельности органов внутренних дел на транспорте / Д. А. Трофимов // Труды Академии управления МВД России. — 2015. — № 4 (36).
3. Пестов, Н. Н. Обеспечение органами внутренних дел правопорядка на транспорте: исторические, правовые и организационные аспекты / Н. Н. Пестов, В. В. Кирюхин, И. Л. Янченко. — Москва : Проспект, 2019.

References

1. Simayev, D. R. Ponyatiye vozdushnogo sudna kak ob"yekta nedvizhimosti [The concept of an aircraft as an object of real estate] / D. R. Simayev // Probely v rossiyskom zakonodatel'stve. — 2010. — №. 2. — S. 138—141.
2. Trofimov, D. A. Obosnovannost' ispol'zovaniya termina «territoriya operativnogo obsluzhivaniya» v deyatel'nosti organov vnutrennikh del na transporte [The validity of the use of the term "territory of operational service" in the activities of internal affairs bodies in transport] / D. A. Trofimov // Trudy Akademii upravleniya MVD Rossii. — 2015. — № 4 (36).
3. Pestov, N. N. Obespecheniye organami vnutrennikh del pravoporyadka na transporte: istoricheskiye, pravovyye i organizatsionnyye aspekty [Ensuring law enforcement agencies in transport: historical, legal and organizational aspects] / N. N. Pestov, V. V. Kiryukhin, I. L. Yanchenko. — Moskva : Prospekt, 2019.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 342.95

© **Пестов Николай Николаевич**,
кандидат юридических наук,
Академия управления МВД России
pestov-nn@yandex.ru

© **Кирюхин Владимир Викторович**,
кандидат юридических наук, доцент,
Академия управления МВД России
vlad19730706@rambler.ru

Научное обеспечение деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации в сфере транспортной безопасности

Аннотация. В настоящее время исследования в области транспортной безопасности занимают видное место в образовательном ландшафте. Во многих образовательных организациях существует тенденция использовать результаты исследований для улучшения образования и расширения партнерских отношений между исследованиями и практикой. В статье раскрывается исследовательская деятельность сотрудников Академии управления МВД России, связанная с обеспечением транспортной безопасности, внедрением результатов этой деятельности в образовательный процесс и оперативно-служебную деятельность территориальных органов МВД России на транспорте. В первой части статьи представлена исследовательская проблематика и ее связь с учебным процессом. Во второй части — наиболее интересные исследовательские проекты и их влияние на результативность деятельности территориальных органов МВД России на транспорте. В заключительной части обсуждаются перспективы, рассматриваемые для этих исследовательских работ в области транспортной безопасности.

Ключевые слова: транспортная безопасность; исследования в области транспортной безопасности; научное обеспечение деятельности органов внутренних дел на транспорте.

© Nikolay N. Pestov,
Candidate of Law,
Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia

© Vladimir V. Kiryukhin,
Candidate of Law, associate professor,
Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Scientific support of the activity of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation in the field of transport security

Abstract. Currently, the study of transport security is prominent in the educational sphere. There is a tendency in many educational organizations to use study results to improve education and expand partnerships between research and practice. The current paper has presented the study of research activities of the employees of the Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia, related to enforcing transport security, the implementation of the results of this activity in the educational process and the operational and service activities of the territorial bodies of the Ministry of Internal Affairs of Russia in transport. The first part of the paper deals with the research issues and its connection with the educational process. The second part contains the most interesting research projects and their impact on the efficiency of the activities of the territorial bodies of the Ministry of Internal Affairs of Russia in transport. In the final part there have been discussed the prospects considered for these research papers in the field of transport security.

Keywords: transport security; research in the field of transport security; scientific support of the activity of internal affairs bodies in transport.

Система объектов транспорта традиционно играет базовую роль в социальном и экономическом развитии любого государства, следовательно, неотъемлемое требование к транспортной инфраструктуре заключается в обеспечении надлежащего уровня транспортной безопасности.

Целями обеспечения транспортной безопасности «является устойчивое функционирование транспорта, охрана интересов личности, общества и государства, защита транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства» [1, стр. 89].

Политика безопасности, с одной стороны, — это ответственность за предотвращение рисков, связанных с техникой: сход с рельсов,

столкновение, и т.п., а с другой стороны, предотвращение и пресечение угроз, связанных со злонамеренными деяниями правонарушителей.

Несмотря на эту дихотомию, предотвращение рисков в обоих случаях требует обучения, поддержания имеющихся знаний и навыков в актуальном состоянии. Сегодня классическое базовое образование с разделением учебного процесса на теорию и практику отходит в тень, уступая место более технологичным педагогическим концепциям обучения: повышение квалификации без отрыва от исполнения основных трудовых обязанностей, обучение по проектам, обучение, ориентированное на действия в конкретных рабочих ситуациях.

Реализация данных концепций возможна только при комплексном подходе, предполагающем использование научного потенциала образовательных организаций различной отраслевой принадлежности.

Данные обстоятельства предопределяют подходы к повышению квалификации сотрудников и научному обеспечению деятельности органов внутренних дел на транспорте МВД России в сфере транспортной безопасности.

В связи с этим Академией управления МВД России (далее — Академия) предпринимаются соответствующие организационные и практические меры.

Представители Академии принимают постоянное участие в обсуждении вопросов транспортной безопасности на различных площадках. Например, при активном участии сотрудников Академии был рассмотрен вопрос «Об угрозах совершения актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса, защите жизни и здоровья пассажиров на железнодорожном, воздушном и водном транспорте», вынесенный на обсуждение аналитическим управлением аппарата Совета Федерации Федерального Собрания РФ. Предложения Академии учтены в Рекомендациях парламентских слушаний «Состояние и нормативно-правовое регулирование обеспечения общественной безопасности и правопорядка в Российской Федерации» [2].

В учебном процессе Академии вопросы обеспечения транспортной безопасности являются ключевыми при изучении особенностей организации охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности. Они отражены в рабочих программах учебных дисциплин магистратуры, дополнительных профессиональных программах (далее — ДПП) для сотрудников, включенных в федеральный кадровый резерв и кадровый резерв руководящего состава номенклатуры МВД России, а также обучающихся на Высших академических курсах. Ежегодно по данным программам проходят обучение более 500 человек.

В последние два года успешно реализованы ДПП повышения квалификации руководящего состава оперативных и следственных подразделений УТ МВД России по ЦФО по теме: «Противодействие финансированию терроризма и экстремизма». В проведении занятий

принимают участие представители ГУЭБиПК, СТиС МВД России и Росфинмориторинга. Ранее УТ МВД России по ЦФО реализовывались ДПП с начальниками (заместителями) линейных подразделений по теме «Актуальные вопросы совершенствования деятельности территориальных органов внутренних дел на железнодорожном, водном и воздушном транспорте».

Перечень предлагаемых слушателям Академии тем выпускных квалификационных работ (магистерских диссертаций) предусматривает исследование вопросов организации противодействия правонарушениям на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта, совершенствования деятельности полиции по охране общественного порядка и обеспечению общественной безопасности.

На протяжении нескольких лет Академия участвует в выполнении научно-исследовательских работ (далее — НИР) по заявкам Главного управления на транспорте (далее — ГУТ) МВД России.

ГУТ МВД России положительно оценены результаты проведенных сотрудниками Академии научных исследований по заявочным темам:

— «Проблематика выявления и документирования сотрудниками органов внутренних дел на транспорте административных правонарушений, предусмотренных ч. 1 ст. 11.15.1 КоАП РФ (неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности, совершенные по неосторожности)»;

— «Определение основных направлений развития органов внутренних дел на транспорте в сфере обеспечения транспортной безопасности»;

— «Обеспечение транспортной безопасности в зарубежных странах: сравнительный анализ».

Вышеуказанные научно-исследовательские работы (далее — НИР) находят применение не только в учебном процессе Академии, но используются ГУТ МВД России в форме методических рекомендаций в оперативно-служебной деятельности.

Наиболее успешные проекты обретают форму монографий, издаются значительными тиражами, узнаваемы среди специалистов. Примером является монография авторского коллектива кафедры управления деятельностью подразделений обеспечения охраны общественного порядка центра командно-штабных учений и научно-исследовательского центра Академии «Обеспечение органами внутренних дел правопорядка на транспорте: исторические, правовые и организационные аспекты» [3].

Предложения, обоснованные в выводах НИР, способствовали внесению изменений в Типовое положение о линейном отделе МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте.

В НИР «Разработка методических рекомендаций по организации выдачи органами внутренних дел Российской Федерации заключений о возможности (невозможности) допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности»,

была обоснована необходимость принятия нового ведомственного приказа МВД России о выдаче заключений о возможности (невозможности) допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности.

Результаты НИР «Модель влияния количества сопровожденных поездов дальнего следования и пригородного сообщения на состояние преступности в подвижном составе и методика ее применения в практической деятельности территориальных органов МВД России на железнодорожном транспорте» способствовали пересмотру устоявшейся модели влияния количества сопровожденных поездов на состояние преступности в подвижном составе и повысили результативность выявления и документирования административных правонарушений в области транспортной безопасности.

Анализ проведенных исследований, подготовленных выпускных квалификационных работ (магистерских диссертаций) и аудиторной активности слушателей на семинарских и практических занятиях позволяют выделить перспективные направления совершенствования оперативно-служебной деятельности.

1. Органам внутренних дел на транспорте МВД России необходимо совершенствовать механизм взаимодействия с территориальными органами прокуратуры, ФСБ России и Ространснадзора по усилению контроля за собственниками объектов транспорта, федеральных требований в области транспортной безопасности.

2. Белгородский юридический институт МВД России им. И. Д. Путилина обладает значительным организационным потенциалом для систематического проведения совещаний-семинаров с участием руководителей управлений на транспорте МВД России по федеральным округам, ведущих специалистов Росжелдора, Росавиации, Росморречфлота и Ространснадзора.

3. После внесения изменений в Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» о категоризации объектов транспортной инфраструктуры приказами Минтранса России (от 28 августа 2020 г. № 331, от 7 сентября 2020 г. № 358) определены критерии по отнесению данных объектов к различным категориям. Уполномоченные представители категорируемых объектов самостоятельно составляют планы обеспечения транспортной безопасности с учетом уязвимости объекта. При этом органы внутренних дел не наделены полномочиями по согласованию данных планов, что создает межведомственную разобщенность в анализе возможных рисков и угроз в деятельности транспортной отрасли, может отрицательно сказаться на локализации фактов чрезвычайного характера на объекте.

4. Определена необходимость в реализации полномочий органов внутренних дел по ст. 11.15.1 КоАП РФ в отношении юридических лиц, а

также по участию в предварительном расследовании фактов, имеющих признаки преступления, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ.

5. В условиях существующей в линейных подразделениях нестабильности кадрового ядра патрульно-постовой службы полиции для улучшения качества проводимой работы требуется системный подход к организации горизонтали взаимодействия в указанной деятельности с частными охранными организациями и подразделениями транспортной безопасности, внесению своевременных корректировок маршрутов патрулирования и пересмотру перечней сопровождаемого подвижного состава, с учетом их криминогенности, а также дислокации охранных организаций. Определена потребность использования их потенциала для оказания содействия нарядам полиции на основании заключенных соглашений. В связи с этим необходимо организовывать совместные инструктажи с представителями частных охранных организаций и подразделений транспортной безопасности, в том числе задействованных в охране подвижного состава.

6. Внедрение служебного сервиса автоматизированного информационно-аналитического учета обеспечения безопасности на транспорте в составе ИСОД МВД России (опытно-конструкторской работы «Разработка служебного сервиса автоматизированного информационно-аналитического учета обеспечения безопасности на транспорте в составе ИСОД МВД России» (шифр «СОБТ»)) предполагает необходимость в рамках организационно-штатного перестроения и при очередном комплектовании кадрового состава подразделений, имеющих непосредственное отношение к выдаче органами внутренних дел Российской Федерации заключений о возможности (невозможности) допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, в обязательном порядке учитывать техническую квалификацию в области информационных технологий принимаемых на службу сотрудников.

7. При решении вопроса определения перечня полномочий начальников территориальных органов МВД России на региональном уровне, направлений оперативно-служебной деятельности, подлежащих оперативному управлению, следует учитывать, что положения приказа МВД России от 24 августа 2020 г. № 592 не позволяют указанным начальникам (руководителям) осуществлять по отношению к органам внутренних дел на транспорты процессуальные полномочия, поскольку согласно УПК РФ процессуальным статусом начальника органа дознания наделяется исключительно должностное лицо, возглавляющее соответствующий орган дознания (п. 17 ст. 5), а руководителя следственного органа — исключительно должностные лица, возглавляющие соответствующее (п. 38.1 ст. 5) или вышестоящее следственное подразделение (ч. 6 ст. 37, ч. 3 ст. 39, ч. 1 ст. 67, ч. 4 ст. 124, ч. 3 и 6 ст. 152).

8. Требует решения вопрос профессиональной подготовки (повышения квалификации) сотрудников подразделений органов внутренних дел на транспорте, специализирующихся на противодействии преступлениям, совершаемым с использованием информационно-телекоммуникационных технологий, на базе образовательных организаций МВД России с привлечением заинтересованных специалистов и представителей *IT*-компаний, работников служб безопасности банков с целью освещения различных технических аспектов совершения указанных преступлений и методик их выявления.

9. Анализ качественных и количественных показателей деятельности органов внутренних дел на транспорте за истекший период с момента принятия в оперативное обслуживание дополнительных объектов вызывает необходимость установления особого контроля МВД России за деятельностью подразделений полиции по охране общественного порядка и дознания в отдельных управлениях на транспорте МВД России по федеральным округам.

10. В связи с утверждением Правительством РФ новой долгосрочной стратегии развития транспортной отрасли (планы технологии интеллектуальных транспортных систем, применения биометрических технологий до внедрения модели «мобильность как услуга») обозначилась необходимость повышения уровня информационного взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти в области транспорта, безопасности, также являющимися субъектами обеспечения транспортной безопасности.

12. Определена целесообразность внесения изменения в действующий приказ МВД России от 28 марта 2015 г. № 381 «Об организации взаимодействия территориальных органов МВД России на железнодорожном, водном и воздушном транспорте с иными органами МВД России и разграничении объектов оперативного обслуживания». В раздел VII приложения № 2 необходимо внести пункт следующего содержания: «Преступления, выявленные в сфере незаконного оборота наркотиков, расследуются и ставятся на учет в Информационный центр органом, выявившим данное преступление».

13. Несение службы подразделениями охраны общественного порядка и в том числе подразделениями по делам несовершеннолетних осуществляется в общественных местах, на постах и маршрутах, предусмотренных единой расстановкой сил и средств территориальных органов внутренних дел на транспорте по линейному принципу. Зона оперативной ответственности органов внутренних дел на транспорте соотносится с границами и производственным циклом предприятий транспорта, выходящим за пределы зоны оперативной ответственности регионального органа внутренних дел. Соответственно, значительная часть объектов транспортной инфраструктуры (не относящихся к общественным местам), на которых несовершеннолетними совершаются

транспортные правонарушения, отрабатываться ими не будут при условии организационно-штатного переподчинения линейных подразделений. С учетом этого представляется целесообразным дополнительно проанализировать последствия организационно-штатных преобразований в этой части.

Перечень вышеуказанных проблемных вопросов предложен для обсуждения на заседании Правительственной комиссии по профилактике правонарушений в первом квартале 2022 г. по вопросу: «О состоянии работы по обеспечению правопорядка и безопасности на объектах транспорта и мерах, направленных на повышение ее эффективности».

Литература

1. Мазур, С. Ф. Применение профессиональных стандартов отдельными категориями работников как одно из средств обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта / С. Ф. Мазур, Е. В. Карпычева // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 4 (32). — С. 87—95.
2. Пестов, Н. Н. Нормативно-правовое регулирование в области транспортной безопасности. Участие органов внутренних дел в повышении защищенности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства / Н. Н. Пестов // Аналитический вестник Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации. — 2017. — № 15 (672). — С. 40—46.
3. Пестов, Н. Н. Обеспечение органами внутренних дел правопорядка на транспорте: исторические, правовые и организационные аспекты : монография / Н. Н. Пестов, В. В. Кирюхин, И. Л. Янченко. — Москва : Проспект, 2019.

References

1. Mazur, S. F. Primeneniye professional'nykh standartov otdel'nymi kategoriyami rabotnikov kak odno iz sredstv obespecheniya bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii zheleznodorozhnogo transporta [Application of professional standards by certain categories of workers as one of the means of ensuring traffic safety and operation of railway transport] / S. F. Mazur, Ye. V. Karpycheva // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 4 (32). — S. 87—95.
2. Pestov, N. N. Normativno-pravovoye regulirovaniye v oblasti transportnoy bezopasnosti. Uchastiye organov vnutrennikh del v povyshenii zashchishchennosti ob"yektov transportnoy infrastruktury ot aktov nezakonnogo vmeshatel'stva / N. N. Pestov [Legal regulation in the field of transport security. Participation of internal affairs bodies in improving the security of transport infrastructure facilities from acts of unlawful interference] // Analiticheskiy vestnik Soveta Federatsii Federal'nogo Sobraniya Rossiyskoy Federatsii. — 2017. — № 15 (672). — S. 40—46.
3. Pestov, N. N. Obespecheniye organami vnutrennikh del pravoporyadka na transporte: istoricheskiye, pravovyye i organizatsionnyye aspekty [Ensuring law enforcement agencies in transport: historical, legal and organizational aspects]: monografiya / N. N. Pestov, V. V. Kiryukhin, I. L. Yanchenko. — Moskva : Prospekt, 2019.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 359:656.08

© Скрынник Анатолий Михайлович,
кандидат экономических наук,
Российская академия народного хозяйства
и государственной службы при Президенте Российской Федерации;
член Ассоциации международного морского права
lawer-SAM@mail.ru

Обеспечение транспортной безопасности в контексте военно-морской подготовки экипажей гражданских судов: краткий правовой анализ

Аннотация. Проведен краткий правовой анализ обеспечения транспортной безопасности в контексте военно-морской подготовки экипажей гражданских судов; показан генезис создания и деятельности института капитанов-наставников по военно-морской подготовке экипажей гражданских судов в системе государственного управления морской хозяйственной деятельностью в СССР и Российской Федерации. Определена роль и значение военно-морской подготовки экипажей гражданских судов для обеспечения безопасности судоходства в военное время и в условиях вооруженных конфликтов, в настоящее время. Обозначено место военно-морской подготовки экипажей гражданских судов в системе обеспечения транспортной безопасности. По итогам исследования сделан краткий вывод о включении военно-морской подготовки экипажей гражданских судов в общую систему обеспечения транспортной безопасности, а также о необходимости налаживания и тесного взаимодействия служб обеспечения транспортной безопасности служб капитанов морских портов с соответствующими силами и средствами: Военно-Морского флота; морской пограничной службы ФСБ России и морской службы Росгвардии.

Ключевые слова: обеспечение транспортной безопасности; служба транспортной безопасности; обеспечение безопасности судоходства в период вооруженных конфликтов; военно-морская подготовка экипажей гражданских судов; капитан-наставник по военно-морской подготовке; морская хозяйственная деятельность; капитан морского судна; капитан морского порта.

© Anatoly M. Skrynnik,
Candidate of Economic Sciences,
The Russian Presidential Academy of National Economy
and Public Administration (RANEPA);
Member of the International Maritime Law Association

Transport security enforcement in the context of naval training of civil ships' crews: a brief legal analysis

Abstract. There has been conducted a brief legal analysis of transport security enforcement in the context of naval training of civil ships' crews. There has been presented a genesis of the establishment and activities of the institute of captain-instructors for naval training of civil ships' crews in the system of state management of maritime economic activity in the USSR and the Russian Federation. There has been established a role and importance of naval training of civil ships' crews to enforce navigation security in wartime and during the current armed conflicts. There has been indicated a place of naval training of civil ships' crews in the system of transport security enforcement. Based on the study results, there has been drawn a brief conclusion on the introduction of naval training of civil ships' crews in the overall system for enforcing transport security, as well as on the necessity to establish close interaction between the services for enforcing transport security of the services of seaport captains with the appropriate forces and means of the Navy, the maritime border service of the FSB of Russia and the maritime service of the Russian Guard.

Keywords: transport security enforcement; transport security service; enforcing navigation security during armed conflicts; naval training of civil ships' crews; captain-instructor for naval training; maritime economic activity; captain of a sea vessel; seaport captain.

Федеральным законом от 2 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» определено, что транспортная безопасность — это состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Обеспечение транспортной безопасности — реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства.

В то же время под актом незаконного вмешательства Закон определяет противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей,

материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий, а соблюдение транспортной безопасности — это выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, требований, установленных Правительством РФ.

В соответствии с п. 3.4 Устава службы на морских судах, утвержденного приказом Минтранса России от 4 июня 2018 г. № 224, экипаж судна должен знать и исполнять свои должностные обязанности, правила и нормы безопасности согласно действующей системе управления безопасностью, нормы транспортной безопасности, общее устройство судна, расположение судовых помещений, всех входов и выходов, в том числе запасных, и безошибочно ориентироваться в любых условиях эксплуатации, включая аварийные. Следует также отметить, что в соответствии с гл. XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS) на каждом судне, совершающем международные рейсы должен быть план охраны судна и назначенное лицо командного состава, ответственное за охрану.

Вопросы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и морских гражданских судов находятся в компетенции: от государства (Российская Федерация) — у капитана морского порта (в лице службы транспортной безопасности), от судовладельческих компаний (государственных и негосударственных) — у руководителей этих компаний.

В 2019—2022 гг. мы наблюдаем повышенную активность военных кораблей военно-морских флотов (далее — ВМФ) стран НАТО в акваториях морей, омывающих Российскую Федерацию. Особенно активно эти военные корабли демонстрируют свой флаг и проводят маневры вблизи территориального моря Российской Федерации в акватории Черного моря. В то же время Черноморско-Азовский бассейн широко используется многими странами мира, в том числе под российским флагом, для ведения морской хозяйственной деятельности. Для получения достаточных знаний, умений и навыков обеспечения безопасности гражданского морского судоходства в период вооруженных конфликтов в настоящее время возросла роль военно-морской подготовки экипажей гражданских судов с привязкой обеспечения транспортной безопасности.

Историко-правовой экскурс говорит о том, что обязательная военно-морская подготовка экипажей гражданских судов в СССР была введена после сравнительного анализа потерь гражданских флотов СССР и фашистской Германии в ходе Великой Отечественной войны. Почти 50% от всех потерь советского гражданского флота произошли в первые четыре дня войны в результате захвата судов в портах стран, подконтрольных Германии, интернирования в портах нейтральных стран и гибели судов от действий Кригсмарине (ВМФ фашистской Германии). В

Советском Союзе перед Великой Отечественной войной, несмотря на развитый гражданский флот, его сохранению в угрожаемый период внимания практически не уделялось. Считалось, что морские перевозки будут иметь второстепенное значение [http://www.47br-ovra.com/news/kreiserskie-shtuchki-avtor-kapitan-1-ranga-v-otstavke-soldatenkov-ae].

В то же время значение гражданского морского и речного флота для обеспечения обороноспособности государства в мирное и военное время необходимо оценивать как высокую. В истории всех приморских стран совершенно отчетливо прослеживается, хотя и в разной мере, роль и значение военно-морского и гражданского флотов в военное время. Собственно, конечных целей военно-морской подготовки экипажей гражданских судов четыре: 1) избежать совершенно неоправданных потерь при ухудшении внешнеполитической обстановки путем свертывания судоходства; 2) организовать использование сохраненных судов и их экипажей для обеспечения действий своего военно-морского флота; 3) продолжать использование судов в соответствии с их прямым назначением в военное время; 4) обеспечить безопасность гражданского судоходства в районах локальных конфликтов в мирное время. Только Великая Отечественная война заставила отнестись к вопросу сохранения гражданских судов путем подготовки командного состава основам военно-морской деятельности должным образом [http://www.47br-ovra.com/news/kreiserskie-shtuchki-avtor-kapitan-1-ranga-v-otstavke-soldatenkov-ae].

Для осуществления выполнения выше перечисленных целей в мирное время решением высших органов государственной власти из состава действующего ВМФ к судовладельческим организациям морского, рыбопромыслового и некоторых других были прикомандированы старшие кадровые офицеры ВМФ. Организации транспортного, рыбопромыслового, нефтегазопромыслового, геологоразведочного и научного флотов имели мобилизационные задания. И они обязаны были *взаимодействовать* с ВМФ.

Таким образом, действующие офицеры ВМФ, прикомандированные к гражданским судовладельческим организациям, занимались военно-морской подготовкой руководства судовладельческих организаций, капитанов, иных лиц командного состава и экипажей судов. И называлась их должность «капитан-наставник по военно-морской подготовке руководящего состава, оперативных групп и экипажей судов» (далее — капитан-наставник по ВМП). И, по сути, они являлись офицерами связи с ВМФ и Управлениями военных сообщений на своих бассейнах.

Письмом Министерства Морского флота СССР от 19 октября 1964 г. № 60 предусматривалось производить проверку знаний военно-морской подготовки в объеме «Курса военно-морской подготовки морских судов

гражданского флота Союза ССР» капитанами-наставниками по ВМП у лиц командного состава гражданского морского флота.

Комплектование института капитанов-наставников по ВМП в СССР и России производилось: с 1947 по 1962 г. путем прикомандирования действующих старших офицеров корабельного состава ВМФ (должностная категория — капитан 1-го ранга); с 1962 по 1973 г. — старшими офицерами корабельного состава запаса (отставки) ВМФ; с 1973 по 1999 г. путем прикомандирования действующих старших офицеров корабельного состава ВМФ и с 1999 г. по настоящее время — старшими офицерами корабельного состава запаса (отставки) ВМФ.

В настоящее время в структуре некоторых Администраций морских портов осуществляют свою деятельность работники мобилизационных отделов — главные капитаны-наставники по ВМП. Как правило, это старшие офицеры запаса (отставки) корабельного состава ВМФ, морских частей пограничных (в настоящее время — Береговая Охрана) органов и внутренних войск (в настоящее время — Росгвардия), имеющие опыт военно-морской службы на военных кораблях (катерах) и в штабах морских воинских частей.

Капитаны-наставники по ВМП учреждены также в некоторых государственных и частных судовладельческих организациях, имеющих суда, зарегистрированные под флагом России.

В настоящее время, деятельность капитанов-наставников по ВМП регламентируется постановлением Правительства РФ от 3 ноября 1998 г. № 1286-50 «Об утверждении Положения об обеспечении безопасности российского морского судоходства в условиях вооруженных конфликтов, непосредственной угрозы агрессии или агрессии против Российской Федерации», изданным в его исполнение приказом Министра обороны РФ от 11 января 1999 г. № 1 «Об организации обеспечения безопасности российского морского судоходства в условиях вооруженных конфликтов, непосредственной угрозы агрессии или агрессии против Российской Федерации». Приказом Министра обороны РФ, Министра транспорта РФ и руководителя Росрыболовства от 26 апреля 2012 г. № 980дсп, № 111дсп, № 349дсп «Об утверждении Руководства по военно-морской подготовке экипажей гражданских судов Российской Федерации» определяется порядок военно-морской подготовки экипажей гражданских судов РФ.

Периодически с капитанами-наставниками по ВМП проводятся учебно-методические сборы военными флотами ВМФ России по их направлению деятельности и дислокации [https://structure.mil.ru/structure/okruga/north/news/more.htm?id=12113294@egNews].

В то же время порядок взаимодействия, подконтрольность главных капитанов-наставников по ВМП, входящих в структуру администраций морских портов и капитанов-наставников (старших капитанов-наставников) по ВМП, входящих в структуры судовладельческих

организаций, до настоящего времени нормативными правовыми актами не урегулированы.

В соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации, Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Положением о капитане морского порта, утвержденным приказом Минтранса России от 17 февраля 2014 г. № 39, функция обеспечения безопасности судоходства в акватории морского порта и на подходах к нему закреплена за капитаном морского порта. Администрации морских портов России согласно утвержденным уставам созданы для обеспечения финансовой и хозяйственной деятельности Служб капитанов морских портов соответствующего бассейна. А военно-морская подготовка экипажей гражданских судов направлена в первую очередь на обеспечение безопасности судоходства в период вооруженных конфликтов и в военное время.

Рассмотрим это на конкретном примере. По сообщению российской прессы, 24 февраля 2022 г., в 11 часов при следовании в порт Таганрог по акватории Азовского моря гражданские грузовые суда под российским флагом «*SGV-Flot*» и «*Serafim Sarovsky*» были подвергнуты ракетному удару вооруженных сил Украины. Огонь велся со стороны города Мариуполя. В результате обстрела нефтегруз «*SGV-Flot*» получил повреждения, на борту вспыхнул пожар, один из членов экипажа судна получил тяжелое ранение (сообщение ТАСС со ссылкой на пресс-службу пограничного управления ФСБ России по Краснодарскому краю) [https://www.gazeta.ru/army/news/2022/02/24/17339395.shtml].

12 марта вооруженные силы Украины обстреляли в акватории Азовского моря гражданское грузовое судно под российским флагом «Сормовский 3064». В результате попадания снаряда в каюту старшего помощника капитана произошло возгорание судна. Благодаря действиям экипажа пожар был локализован и судно покинуло акваторию в зоне поражения. О жертвах и пострадавших не сообщалось [https://www.interfax.ru/russia/827849].

Возникает вопрос, а взаимосвязаны ли проблемы обеспечения безопасности гражданского морского судоходства в условиях вооруженных конфликтов и военного положения и обеспечения транспортной безопасности морских судов? Являются ли нанесенные повреждения российским судам во время их следования в российские (из российских портов) морские порты актами незаконного вмешательства? Исходя из основных определений Федерального закона «О транспортной безопасности» и проведенных исследований в этом направлении — являются.

Как было отмечено С. А. Дмитриевым, акты незаконного вмешательства в безопасную работу транспорта помимо видового многообразия

характеризуются также и многочисленными особенностями составов, могут представлять собой не только активные действия, но и бездействие, совершаться умышленно или по неосторожности. Однако очевидно, что с точки зрения содержания выражение «акт вмешательства» может обозначать только активные действия, но не бездействие, и не просто действия, а умышленные действия. С учетом этих особенностей представляется, что понятие «акт незаконного вмешательства» не вполне адекватно отражает обозначаемые им ситуации. В связи с этим более целесообразным было бы использование в законодательстве понятия «факт незаконного воздействия» на устойчивую и безопасную работу транспорта, которое, как нам представляется, является более широким и поэтому в состоянии охватить все многообразие ситуаций, нарушающих транспортную безопасность или угрожающих ей [1].

Идем дальше, а как эти направления безопасности (транспортная безопасность и безопасность судоходства в условиях вооруженных конфликтов, непосредственной угрозы агрессии или агрессии против Российской Федерации) закреплены и соотносятся в нормативных правовых актах? Как мы проанализировали выше, они закреплены в нормативных правовых актах, но не соотносятся. Хотя с нашей точки зрения, это звенья одной цепи.

Лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности на морском транспортном судне, является лицо командного состава судна, входящее в соответствии со ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» в силы обеспечения транспортной безопасности, а в соответствии с п. 3.4 Устава службы на морских судах должно знать и исполнять свои должностные обязанности согласно нормам транспортной безопасности.

В то же время в Положении о дипломировании членов экипажей морских судов, утвержденном приказом Минтранса России от 8 ноября 2021 г. № 378, не закреплена обязанность экипажей гражданских судов РФ иметь военно-морскую подготовку. Это определяется приказом Министра обороны РФ, Министра транспорта РФ и руководителя Росрыболовства от 26 апреля 2012 г. № 980дсп, № 111дсп, № 349дсп, в котором говорится, что лица командного состава гражданских судов должны знать и исполнять свои должностные обязанности согласно Руководству по военно-морской подготовке экипажей гражданских судов Российской Федерации.

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 10 октября 2020 г. № 1651 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта, не подлежащих категорированию», функции капитана морского порта дополнены обязанностью обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта. Для исполнения

этой функции в структуре службы капитана морского порта созданы Службы транспортной безопасности.

По итогам проведенного исследования поднятой проблемы можно сделать выводы: о целесообразности включения военно-морской подготовки экипажей гражданских судов в общую систему обеспечения транспортной безопасности, т.е. включения института капитанов-наставников по ВМП в деятельность службы капитана морского порта, а не Администрации морских портов; о необходимости налаживания и тесного взаимодействия служб обеспечения транспортной безопасности служб капитанов морских портов с соответствующими силами и средствами ВМФ, морской пограничной службы ФСБ России и морской службы Росгвардии.

С учетом выше изложенного нами предлагаются разработанные основные права и обязанности капитанов-наставников по ВМП судовладельческих организаций, которые могут быть использованы в практической деятельности.

Должности капитанов-наставников по ВМП (старших капитанов-наставников по ВМП) укомплектовываются старшими офицерами ВМФ, пребывающими в запасе (отставке), имеющими опыт и навыки проведения боевой подготовки, сдачи курсовых задач на надводных кораблях (подводных лодках) и проходившими военно-морскую службу в должностях командиров боевых частей военных кораблей 2 (1) ранга, старших помощников, помощников командиров военных кораблей 3 ранга и выше (начальников служб воинских частей) и выше.

Капитаны-наставники по ВМП находятся в непосредственном подчинении руководителя судовладельческой организации.

Капитаны-наставники по ВМП назначаются на должности приказами руководителей судовладельческих организаций, после проведения предварительной аттестации кандидатов в головной организации (служба капитана морского порта, далее — СКМП) по обеспечению безопасности судоходства (далее — ОБС) на бассейне и обеспечению транспортной безопасности на акватории морского порта. Аттестация проводится на основании заявки руководителя судовладельческой организации.

Для капитанов-наставников по ВМП разрабатываются должностные регламенты, которые утверждаются руководителями судовладельческих организаций по согласованию с СКМП по ОБС на бассейне.

Основными задачами капитанов-наставников по ВМП являются:

— поддержание постоянной готовности руководителей судовладельческих организаций к управлению подведомственными судами в условиях военной угрозы судоходству и в военное время;

— осуществление взаимодействия с головной организацией — СКМП по ОБС на бассейне по вопросам военно-морской подготовки, обеспечения безопасности судоходства и обеспечения транспортной безопасности на акватории морского порта;

— планирование, проведение мероприятий для военно-морской подготовке руководящего состава судовладельческой организации и экипажей судов;

— оказание практической помощи капитанам и старшим помощникам капитанов судов в организации планирования и проведения учебно-аттестационных мероприятий по военно-морской подготовке с экипажами судов;

— планирование, подготовка и проведение контрольных и показательных мероприятий по военно-морской подготовке;

— развитие учебно-материальной базы, разработка, приобретение и подготовка к использованию современных обучающих программ, технологий и методик;

— внедрение и закрепление знаний и навыков основ международного и российского морского права, в том числе гуманитарного, экипажами судов.

Капитан-наставник по ВМП обязан:

— проводить инструктаж капитанов (старших помощников капитанов) судов по освещению обстановки в море и иностранных портах, давать рекомендации, разъяснения по организации военно-морской подготовки и действиям в условиях военной угрозы судоходству и в военное время;

— проверять состояние и ход военно-морской подготовки на судах, давать указания капитанам судов (старшим помощникам капитанов) и оказывать помощь по устранению отмеченных недостатков;

— докладывать установленным порядком руководителю судовладельческой организации о готовности (неготовности) судна к плаванию в условиях военной угрозы судоходству и в военное время.

Капитан-наставник по ВМП имеет право выходить в море в составе экипажей судов, для практического обучения командного состава судов вопросам ОБС, освещения обстановки и проведения контрольных проверок качества отработки тренировок и учений по программе ВМП, согласно Руководству по военно-морской подготовке экипажей гражданских судов Российской Федерации.

Литература

1. Дмитриев, С. А. К вопросу о понятии «акт незаконного вмешательства» в законодательстве о транспортной безопасности / С. А. Дмитриев // Транспортное право. — 2009. — № 1.

References

1. Dmitriyev, S. A. K voprosu o ponyatii «akt nezakonnogo vmeshatel'stva» v zakonodatel'stve o transportnoy bezopasnosti [To the question of the concept of "an act of unlawful interference" in the legislation on transport security] / S. A. Dmitriyev // Transportnoye pravo. — 2009. — № 1.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК: 342.951

© Цечоев Валерий Кулиевич,
доктор юридических наук, профессор,
Ростовский государственный университет
путей сообщения (РГУПС)
cechvk53@mail.ru

© Чеботарева Анна Александровна,
доктор юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

К вопросу о методах повышения эффективности реализации транспортных правоотношений в деятельности сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения

Аннотация. Авторами поднимается вопрос о методах повышения эффективности реализации транспортных правоотношений в деятельности сотрудников ГИБДД. Рассматриваются подходы к пониманию правовой психологии в советском и современном правоведении, а также исследуются эмоциональные переживания, традиции, настроения, иные психические процессы сотрудников ГИБДД, которые в совокупности отражают их субъективное оценочное отношение к праву, к субъектам права, к участникам транспортных отношений. Сформулирован вывод о необходимости дополнения норм действующего законодательства относительно усиления психологической составляющей в службе сотрудников ГИБДД.

Ключевые слова: транспортное правоотношение; публично-правовой механизм обеспечения безопасности; квалификационные требования к должностям в органах внутренних дел; правовая психология.

© Valery K. Tsechoev,
Doctor of Law, professor,
Rostov State Transport University (RSTU)

© Anna Al. Chebotareva,
Doctor of Law, associate professor,
Russian University of Transport

To the question of methods for improving efficiency of transport legal relations in the activities of the staff of the Main Directorate for Traffic Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Abstract. The authors of the current paper have raised the issue of methods for improving efficiency of transport legal relations in the activities of traffic police officers. There have been considered the approaches to understanding legal psychology in Soviet and modern jurisprudence, as well as emotional experiences, traditions, moods, and other mental processes of traffic police officers, which together reflect their subjective evaluative attitude to law, to subjects of law, to participants of transport relations. There has been drawn a conclusion about the necessity to supplement the norms of the current legislation on strengthening of the psychological component in the activities of traffic police officers.

Keywords: transport legal relation; public law security mechanism; qualification job requirements in the internal affairs bodies; legal psychology.

Стремительно меняющийся экономический и социально-политический ландшафт современного Российского государства с новой силой актуализирует вопросы, связанные с повышением эффективности различных правовых механизмов, обеспечивающих координацию и взаимодействие различных субъектов правовых отношений, гарантирующих исполнимость закрепленных прав, свобод, законных интересов граждан и юридических лиц в Российской Федерации. Не последнюю роль в этих процессах играют транспортные отношения, которые претерпели существенные трансформации в период пандемии коронавируса и, без сомнения, будут эволюционировать под влиянием беспрецедентных незаконных санкций в отношении различных институциональных элементов политической системы российского общества.

В системе же транспортных отношений выделяется деятельность Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России (далее — Госавтоинспекция, ГИБДД), которая в соответствии с Положением о государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (утверждена Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного

движения») осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области безопасности дорожного движения.

Традиционно именно эта государственная структура, и в частности, сотрудники ГИБДД ведут непосредственную работу «на местах», «на земле», и от ее эффективности во многом зависит общее отношение населения к контролирующим и надзорным органам в стране.

В настоящей статье особое внимание будет уделено психологическим аспектам работы сотрудников ГИБДД, уровню их правосознания, специальной правовой подготовки, что в конечном итоге выражается в степени эффективности всей функции надзора в области безопасности дорожного движения.

Как известно, правосознание и правовая культура — явления многогранные, при этом их уровень зависит от действия различных факторов. Понимание правовой психологии как элемента правосознания стало традиционным для отечественного правоведения приблизительно со второй половины XX в.

Так, по авторитетному мнению И. Е. Фарбера, правовой психологией следует считать правовые мысли, идеи, взгляды, понятия о праве, существующие в массовом правосознании, но не достигшие уровня правовых теорий (правовых концепций и т.д.) [13, стр. 69].

В более узком смысле (как определенная ступень познания объективной правовой действительности) правовая психология воспринимается Е. А. Якубой, которая утверждала, что таковая есть первый этап в процессе развития правосознания [17, стр. 53].

Признавая справедливыми высказанные еще в советском правоведении позиции, отметим также, что правовую психологию можно представлять и понимать вне тесной связи с правосознанием, но в связке с общей отраслью психологии и ее частным ответвлением — юридической психологией (либо в еще более узком смысле — судебной психологией).

Существуют в дискурсе также и полярные мнения, к примеру, о том, что правовая психология имеет отношение лишь к судебной психологии, которая выступает разделом психологии, изучающей психологическую сущность деятельности по осуществлению правосудия [5, стр. 40—45]. Представляется все же, что подобное во многом искусственное сведение правовой психологии только лишь к судебной психологии, к психологическим аспектам деятельности участников судебного процесса не соответствует действительному положению дел.

Взвешенной представляется позиция А. В. Малюткина, который предлагает связывать правовую психологию с психологическим механизмом действия юридических норм, где весьма весомая роль принадлежит правовым предписаниям, ценностно-правовым ориентациям, эмоциям и прочим явлениям [11]. Они и способствуют в своей совокупности некоему рациональному восприятию права.

Поэтому можно прийти к выводу, что правовая психология является элементом более широкого механизма правового действия, в который вовлечены мотивы, эмоции, ценности, иные проявления личности в процессе реализации субъективных прав и выполнения юридических обязанностей.

Соответственно, непосредственным элементом механизма правового регулирования являются специальные уполномоченные субъекты (сотрудники ГИБДД), мотивы, эмоции, ценности, иные проявления личности которых в процессе реализации ими своих прав и обязанностей также выступают определенной формой правового сознания.

В современном динамично развивающемся мире практически каждый совершеннолетний гражданин обеспечен тем или иным транспортным средством, для управления которым в соответствии с действующим законодательством он обязан иметь соответствующие документы, и в результате чего он вступает в транспортные правоотношения. При этом можно с уверенностью утверждать, что любой человек (гражданин, иностранец, лицо без гражданства) в процессе своей жизнедеятельности так или иначе контактирует с сотрудниками ГИБДД. Так, по мнению О. П. Кондауровой, подавляющая часть служебного времени затрачивается сотрудниками дорожно-патрульной службы ГИБДД на общение (взаимодействие, коммуникацию) с участниками дорожного движения [10]. А. А. Зырянов в этом смысле резонно добавляет, что сотрудники дорожно-патрульной службы ГИБДД являются наиболее коммуникабельной категорией сотрудников органов внутренних дел [7].

Действительно, значимость этой специальной государственной структуры сложно переоценить, поскольку одним из важнейших направлений государственной политики в области безопасности дорожного движения являются охрана жизни, здоровья и имущества граждан, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий [6].

Но при этом от эффективности работы сотрудников ГИБДД, от реализации принципа законности при выполнении ими своих должностных обязанностей зависит формирование и развитие правовых мыслей, идей, взглядов, понятия о праве, которые формируются в существуют в массовом правосознании.

Развитие телекоммуникационной сети Интернет, активное использование населением и автовладельцами мобильных средств связи с возможностью видеофиксации поведения сотрудников ГИБДД приводит к тому, что в сети Интернет появляются видеоролики, в которых иногда сотрудники предстают общественности непрофессионалами, не разбираются на необходимом уровне в действующем законодательстве, различными способами намекают на взятку, угрожают незаконно применить к участнику дорожного движения ст. 19.3 Кодекса Российской

Федерации об административных правонарушениях (Неповиновение законному распоряжению сотрудника полиции), порой даже опускаются до оскорблений и откровенных угроз жизни и здоровью, некоторые нарушают форму одежды. Это приводит к тому, что у многих граждан формируется неверное (стереотипное) представление о всех сотрудниках.

Интересно в этом смысле обратиться к результатам социологических опросов среди автолюбителей. Так, Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения был проведен соответствующий опрос среди водителей, в рамках которого респондентов опрашивали по трем аспектам: 1) насколько, по вашему мнению, эффективна деятельность ГИБДД? 2) доверяете ли Вы сотрудникам ГИБДД? 3) приходилось ли Вам или вашим знакомым, друзьям за последние 12 месяцев сталкиваться с неправомерными действиями со стороны сотрудников ГИБДД? [URL: https://xn--b1aew.xn--p1ai/blanks/opros_guobdd. (дата обращения: 29 марта 2022 г.)]

Срез общественного мнения показал, что 46,5% водителей считают деятельность ГИБДД неэффективной либо совсем неэффективной. 46,7% водителей заявили, что в целом не доверяют сотрудникам ГИБДД и всей службе. Наконец, на вопрос о том, приходилось ли вам или вашим знакомым, друзьям за последние 12 месяцев сталкиваться с неправомерными действиями со стороны сотрудников ГИБДД, порядка 40% респондентов ответили утвердительно (имели место быть факты нарушения сотрудником законодательства).

Причины указанной оценки работы Госавтоинспекции лишь отчасти, как представляется, обусловлены прямыми нарушениями, выявляемыми в деятельности ее сотрудников. Определенная часть из них, пользуясь отсутствием знаний законодательства в сфере дорожного движения у участников дорожного движения, злоупотребляет своим служебным положением, допуская вынесение незаконных постановлений, вынуждая водителей мириться с этими и подобными им неправомерными действиями.

В практике правоохранительных органов встречаются также случаи, когда у сотрудников ГИБДД отсутствуют элементарные необходимые знания в сфере отраслевого законодательства, в области специальных правовых норм, непосредственно регламентирующих безопасность дорожного движения, права и свободы лиц, участвующих в транспортных правоотношениях. Среди иных факторов, вызывающих глубокую озабоченность, называют коррупцию среди инспекторов ГИБДД (в особенности следует выделить случаи вымогательства взяток), а также низкий уровень знаний действующего законодательства в сфере дорожного движения, правовой нигилизм представителей власти, что не способствует снижению случаев превышения должностных полномочий.

Указанные выше результаты опросов и анкетирования показывают, что проблемы взаимодействия между водителями и сотрудниками ГИБДД

действительно существуют, при этом такие сложности в процессе реализации транспортных правоотношений наблюдаются почти у половины опрошенных водителей. Представляется совершенно очевидным, что простого решения эта проблема не имеет: повышением правовой грамотности водителей или прохождением дополнительных курсов (семинаров, круглых столов и т.д.) сотрудниками ГИБДД решить ее не удавалось и не удается по-прежнему. А потому напрашивается вывод, что проблема кроется все же в психологических аспектах личности сотрудников Госавтоинспекции, которые в силу известной «текучки» профессиональных кадров в основе своей не соответствуют критериям психологической устойчивости.

Вместе с тем нельзя не отметить и очевидные позитивные изменения в работе ГИБДД и в действиях ее сотрудников. Опрос, проведенный среди автолюбителей, показал, что, по мнению участников дорожного движения, многие сотрудники Госавтоинспекции стали более вежливыми, внимательны к просьбам и обращениям водителей и пешеходов, в целом поведение их во многих ситуациях можно охарактеризовать как внимательное, доброжелательное, тактичное. Ряд сотрудников ведомства ведут разъяснительные беседы с участниками дорожного движения, объясняют особенности реализации гражданами их прав и обязанностей в сфере дорожного движения, проводят в случае необходимости (и возможности) с ними профилактические беседы, оказывают помощь водителям, попавшим в трудную дорожную ситуацию. В последнее время появляется множество свидетельств о героизме, проявленном сотрудниками ГИБДД в условиях чрезвычайных ситуаций или террористических актов.

Таким образом, текущую ситуацию в сфере транспортных правоотношений с участием сотрудников ГИБДД можно охарактеризовать как пограничную: повсеместно МВД России отчитывается о проводимых профилактических мероприятиях, об усилении с каждым годом требований к сотрудникам ГИБДД, о проводимых плановых и внеплановых переаттестациях в данной службе, о различных мероприятиях по повышению правовой культуры и грамотности среди инспекторов (традиционно путем проведения с инспекторами курсов повышения квалификации и переподготовки), о работе психологических служб и иных задействованных в этом процессе подразделений, однако взаимоотношения между участниками дорожного движения и сотрудниками ГИБДД остаются непростыми, а порой весьма сложными и противоречивыми.

В этом плане уместно привести мнение А. В. Гайнуллиной, которая подчеркивает, что на современном этапе сложившаяся практика взаимоотношений сотрудников дорожно-патрульной службы ГИБДД с участниками дорожного движения требует коренного переосмысления

как со стороны сотрудников указанного ведомства, так и со стороны самих водителей и пешеходов [2, стр. 3].

Как нами было указано выше, ключевой, базовой проблемой представляется все же уровень психологической подготовки сотрудников ГИБДД, уровень их правовой психологии и правосознания в целом, чему посвящено весьма значительное количество исследований в отечественной отраслевой юриспруденции. Психологическая сторона взаимодействия сотрудников ДПС ГИБДД и участников дорожного движения должна быть перманентно в фокусе внимания как ученого сообщества, так и практических работников, руководителей соответствующих служб и подразделений МВД России. И. К. Шахриманьян справедливо добавляет к этому необходимость уделять особое внимание социальной значимости и гуманизму в процессе взаимодействия инспекторов Госавтоинспекции и участников дорожного движения [14]. Согласимся и с мнением Е. А. Козловской, которая выделяет ряд психологических барьеров между инспектором ГИБДД и участником дорожного движения, способствующих возникновению непонимания между данными субъектами права, а также появлению тех или иных конфликтных ситуаций. Выделенные Е. А. Козловской мотивационные, интеллектуальные, эмоциональные и волевые барьеры в общении субъектов транспортных правоотношений, как нам представляется, следует относить к психологической сфере [9, стр. 12].

Сложность решения психологических проблем в деятельности ГИБДД подтверждается и самими сотрудниками, например, в такой специфической сфере, как транспортные правоотношения с участием женщин-водителей. По заявлению большинства опрошенных сотрудников ведомства (62%), им требуется особая профессионально-психологическая подготовка с целью взаимодействия с женщинами-водителями. При этом характерно, что большинство сотрудников ГИБДД честно заявляют, что к конструктивному взаимодействию с женщинами-водителями они не готовы в силу слабой профессионально-психологической подготовки [16, стр. 180].

Психологические аспекты в работе сотрудников ГИБДД наиболее отчетливо проявляются в тех ситуациях, когда от них требуется обращение к участникам дорожного движения, например для привлечения их, в качестве свидетеля, понятого, либо оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях. Формально-юридические основы взаимодействия субъектов транспортных правоотношений, безусловно, важны, но использование исключительно этих средств в подобных ситуациях не всегда способствует решению проблемы или устранению препятствий для оказания помощи нуждающимся лицам или защите законных прав и интересов участников дорожного движения. В этой сфере ключевое значение, как

представляется, имеет сочетание официально-ролевых и личностных взаимоотношений.

Особенности выполнения служебных обязанностей, необходимость ежедневно разрешать сложные вопросы, а также сталкиваться порой с непредсказуемым поведением участников дорожного движения приводит к известной, но остающейся нерешенной проблеме профессиональной деформации. Ярко негативно она проявляется в области психологии и правосознания. И в этом плане остаться беспристрастными к нарушителям правил дорожного движения, быть принципиальным, максимально объективным (насколько это позволяет ситуация), требовательными и неравнодушными к проблемам участников дорожного движения позволит психологическая подготовка. Именно ей в настоящее время должно уделяться первостепенное внимание в соответствующих службах и подразделениях МВД России, особенно с учетом стремительно нарастающего потока информации в сети Интернет и в социальных сетях (что непосредственно влияет на психологическое состояние любого сотрудника ГИБДД).

Учитывая ключевое значение психологических факторов в деятельности подразделений ГИБДД, а также в процессе повышения эффективности реализации прав и законных интересов участников транспортных правоотношений, представляется возможным дополнить действующее законодательство о службе в органах внутренних дел (Федеральный закон от 30 ноября 2011 г. № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации») следующим образом.

Часть 2 ст. 9 указанного нормативного правового акта изложить в следующей редакции: «Квалификационные требования к должностям в органах внутренних дел предусматривают наличие для должностей рядового состава и младшего начальствующего состава среднего общего образования, первоначальных психологических знаний; для должностей среднего начальствующего состава — образования не ниже среднего профессионального (за исключением среднего профессионального образования по программам подготовки квалифицированных рабочих, служащих), соответствующего направлению деятельности, первоначальных психологических знаний; для должностей старшего и высшего начальствующего состава — высшего образования, соответствующего направлению деятельности, а также глубоких знаний в области психологии».

Кроме того, представляется необходимым усилить работу по повышению эффективности психологических служб в структуре МВД России, с постепенным уходом от формализма при проведении психологических тестов и тренингов.

Решение проблем, связанных с улучшением качества психологической подготовки сотрудников ГИБДД, позволит существенно повысить эффективность транспортных правоотношений в целом и реализации прав, свобод и законных интересов участников дорожного движения, в частности.

Литература

1. Гайнуллина, А. В. Психология взаимодействия сотрудников ДПС ГИБДД с участниками дорожного движения : автореф. дис. … канд. псих. наук / А. В. Гайнуллина. — Москва, 2010.
2. Дулов, А. В. Введение в судебную психологию / А. В. Дулов. — Москва, 1970.
3. Зайцев, Р. Я. Дорожно-патрульная служба государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России: Организация деятельности и правовое регулирование : автореф. дис. …канд. юрид. наук / А. В. Зайцев. — Санкт-Петербург, 2002.
4. Зырянов, А. А. Правовые, организационные и тактические вопросы совершенствования деятельности дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД СССР : дис. … канд. юрид. наук / А. А. Зырянов. — Москва, 1984.
5. Козловская, Е. А. Профессиональное общение и разрешение конфликтных ситуаций в деятельности инспектора ГАН с участниками дорожного движения : методические рекомендации / Е. А. Козловская. — Москва : НИЦ ГАИ МВД России, 1995.
6. Кондаурова, О. П. Психологический тренинг профессионального общения сотрудников милиции общественной безопасности с гражданами : автореф. дис. … канд. псих. Наук / О. П. Кондаурова. — Москва, 2002.
7. Малюткин, А. В. Правовая психология как юридическая категория: его сущность, специфика и предназначение / А. В. Малюткин // Аграрное и земельное право. — 2008. — № 11(47). — С. 85—93.
8. Фарбер, И. Е. Правосознание как форма общественного сознания / И. Е. Фарбер. — Москва, 1963.
9. Шахриманьян, И. К. Психология деятельности инспектора дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции МВД СССР: Лекция для слушателей Высш. акад. курсов / И. К. Шахриманьян. — Москва, 1977.
10. Юрпалова, Д. Н. Специфика предупреждения подразделениями ГИБДД дорожно-транспортных преступлений, совершаемых женщинами / Д. Н. Юрпалова // Теория и практика общественного развития. — 2014. — № 6. — С. 179—182.
11. Якуба, Е. А. Право как составная часть надстройки советского общества в период развития строительства коммунизма / Е. А. Якуба. — Харьков, 1964.

References

1. Gaynullina, A. V. Psikhologiya vzaimodeystviya sotrudnikov DPS GIBDD s uchastnikami dorozhnogo dvizheniya [Psychology of interaction between traffic police traffic police officers and road users]: avtoref. dis. … kand. psikh. nauk / A. V. Gaynullina. — Moskva, 2010.
2. Dulov, A. V. Vvedeniye v sudebnuyu psikhologiyu [Introduction to forensic psychology] / A. V. Dulov. — Moskva, 1970.
3. Zaytsev, R. YA. Dorozhno-patrul'naya sluzhba gosudarstvennoy inspektsii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya MVD Rossii: Organizatsiya deyatel'nosti i

pravovoye regulirovaniye [Road Patrol Service of the State Road Safety Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia: Organization of activities and legal regulation]: avtoref. dis. …kand. yurid. nauk / A. V. Zaytsev. — Sankt-Peterburg, 2002.

4. Zyryanov, A. A. Pravovyye, organizatsionnyye i takticheskiye voprosy sovershenstvovaniya deyatel'nosti dorozhno-patrul'noy sluzhby Gosavtoinspektsii MVD SSSR [Legal, organizational and tactical issues of improving the activities of the road patrol service of the State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of the USSR]: dis. … kand. yurid. nauk / A. A. Zyryanov. — Moskva, 1984.
5. Kozlovskaya, Ye. A. Professional'noye obshcheniye i razresheniye konfliktnykh situatsiy v deyatel'nosti inspektora GAN s uchastnikami dorozhnogo dvizheniya [Professional communication and resolution of conflict situations in the activities of the GAN inspector with road users]: metodicheskiye rekomendatsii / Ye. A. Kozlovskaya. — Moskva : NITS GAI MVD Rossii, 1995.
6. Kondaurova, O. P. Psikhologicheskiy trening professional'nogo obshcheniya sotrudnikov militsii obshchestvennoy bezopasnosti s grazhdanami [Psychological training of professional communication of public security police officers with citizens]: avtoref. dis. … kand. psikh. Nauk / O. P. Kondaurova. — Moskva, 2002.
7. Malyutkin, A. V. Pravovaya psikhologiya kak yuridicheskaya kategoriya: yego sushchnost', spetsifika i prednaznacheniye [Legal psychology as a legal category: its essence, specificity and purpose] / A. V. Malyutkin // Agrarnoye i zemel'noye pravo. — 2008. — № 11(47). — S. 85—93.
8. Farber, I. Ye. Pravosoznaniye kak forma obshchestvennogo soznaniya [Legal consciousness as a form of social consciousness] / I. Ye. Farber. — Moskva, 1963.
9. Shakhriman'yan, I. K. Psikhologiya deyatel'nosti inspektora dorozhno-patrul'noy sluzhby Gosavtoinspektsii MVD SSSR [Psychology of the activity of the inspector of the traffic patrol service of the State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of the USSR]: Lektsiya dlya slushateley Vyssh. akad. kursov / I. K. Shakhriman'yan. — Moskva, 1977.
10. Yurpalova, D. N. Spetsifika preduprezhdeniya podrazdeleniyami GIBDD dorozhno-transportnykh prestupleniy, sovershayemykh zhenshchinami [Specificity of prevention by traffic police units of road traffic crimes committed by women] / D. N. Yurpalova // Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya. — 2014. — № 6. — S. 179—182.
11. Yakuba, Ye. A. Pravo kak sostavnaya chast' nadstroyki sovetskogo obshchestva v period razvitiya stroitel'stva kommunizma [Law as an integral part of the superstructure of the Soviet society during the development of the construction of communism] / Ye. A. Yakuba. — Khar'kov, 1964.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 627.7/.8:656.08

© Малёшина Людмила Михайловна,
кандидат технических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

© Хорошева Анна Владимировна,
кандидат физико-математических наук,
Владимирский юридический институт ФСИН России

Внедрение интеллектуальных транспортных технологий как инструмент повышения безопасности транспортной среды

Аннотация. В статье представлены результаты исследований по определению уровня безопасности дорожного движения на российских автомобильных дорогах, а также доверия жителей к инновационным транспортным технологиям. В работе были поставлены задачи по определению: 1) уровня травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий и основных причин их возникновения; 2) особенностей отношения российских граждан к интеллектуальным транспортным технологиям, способным снизить роль человеческого фактора, и влияния ошибок, совершаемых водителями. Статистический анализ основывался на открытых данных государственных органов Российской Федерации. Определено, что на фоне снижения абсолютного числа происшествий тяжесть их последствий остается на высоком уровне. Выявлена основная причина совершения дорожно-транспортных происшествий: несоблюдение правил дорожного движения водителями транспортных средств. Автор приходит к выводу, что внедрение интеллектуальных технологий на транспорте, таких как беспилотные автомобили, необходимо для существенного снижения травматизма на дорогах. Но безопасное и эффективное применение беспилотных транспортных средств возможно лишь при высоком доверии к технологическим инновациям со стороны потребителей. В статье акцентируется внимание на том, что при активном внедрении цифровых технологий их

использование невозможно без подготовки соответствующей нормативно-правовой базы.

Ключевые слова: аварийность; травматизм; дорожно-транспортные происшествия; интеллектуальные транспортные технологии; искусственный интеллект.

© Lyudmila M. Maleshina,
Candidate of Technical Sciences, associate professor,
Russian University of Transport

© Anna V. Khorosheva,
Candidate of Physical and Mathematical Sciences,
Vladimir Law Institute of the FPS of Russia

Introduction of intelligent transport technologies as a method to improve transport safety

Abstract. The current paper has presented the study results to determine the safety level on Russian roads, as well as the residents' confidence in innovative transport technologies. In the work there have been set the tasks to determine the level of injuries as a result of road traffic accidents and the main causes of their occurrence; features of Russian citizens' attitude to intelligent transport technologies that can reduce the role of the human factor, and the effect of mistakes made by drivers. Statistical analysis was based on open data from the state bodies of the Russian Federation. There has been determined that despite the decreased absolute number of incidents, the severity of their consequences remains at a high level. There has been identified the main reason of traffic accidents, such as non-compliance with the traffic rules by drivers. The author has concluded that the introduction of intelligent technologies in transport, such as unmanned vehicles, is necessary to significantly reduce accident rate and traffic injuries. But the safe and efficient use of unmanned vehicles is only possible with high consumers' confidence in technological innovations. The paper has focused on the fact that with the active introduction of digital technologies, their use is impossible without the preparation of an appropriate regulatory framework.

Keywords: accident rate; traffic injuries; traffic accidents; intelligent transport technologies; artificial intelligence.

В основе эффективного развития транспортной среды должны лежать принципы обеспечения безопасности дорожного движения (далее — ОБДД), приводящие к сокращению смертности на дорогах. Всемирная организация здравоохранения травматизм в дорожно-транспортных

происшествиях (далее — ДТП) относит к основным причинам смертности в странах с различным уровнем дохода, включая Российскую Федерацию. Разработка мероприятий по ОБДД базируется на анализе и постоянном мониторинге статистических данных аварийности и травматизма. В 2020 г. были введены ограничительные меры на передвижения по регионам Российской Федерации, что позволило ответить на вопрос: «Как сокращение автомобильного трафика влияет на уровень аварийности, смертности и травматизма от дорожно-транспортных происшествий?».

Отметим, что в Российской Федерации в соответствии с Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» под термином «дорожно-транспортное происшествие» понимают «событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб».

На основе открытых данных статистики Государственной инспекции безопасности дорожного движения [URL: http://stat.gibdd.ru/] автором была составлена табл. 1, в которой систематизированы показатели аварийности в период с 2004 по 2021 гг., максимальные значения которых в каждом столбце выделены серым цветом. Абсолютные показатели в статистическом анализе нашли широкое применение по двум причинам: 1) позволяют полно охарактеризовать состояние аварийности в любой период времени; 2) являются исходными для расчета других показателей — удельных, относительных и т.д. Анализ 18-летнего периода выявил снижение на территории РФ абсолютных показателей аварийности: в 2021 г. общее число ДТП уменьшилось на 43,0%, а пострадавших на 42,6% по сравнению с 2007 г., погибло в результате ДТП на 56,9% меньше, чем в 2004 г. (табл. 1).

Таблица 1

Показатели аварийности в России за период 2004—2021 гг.

Год	Число ДТП	Погибло	Ранено	Число ДТП на 100 тыс. населения	Число погибших на 100 пострадавших	Число пострадавших на 100 ДТП
2004	208558	34506	251386	145,4	12,1	137,1
2005	223342	33957	274864	156,5	11,0	138,3
2006	229140	32724	285362	161,1	10,3	138,8
2007	233809	33308	292206	164,6	10,2	139,2
2008	218322	29936	270883	153,9	10,0	137,8
2009	203618	27659	255484	142,5	9,8	139,1
2010	199431	26567	250635	139,6	9,6	139,0
2011	199868	27953	251848	139,7	10,0	140,0

2012	203597	27991	258618	142,0	9,8	140,8
2013	204068	27025	258437	142,0	9,5	139,9
2014	199720	26963	251875	136,5	9,7	139,6
2015	184000	23114	231197	125,6	9,1	138,2
2016	173694	20308	221140	118,3	8,4	139,0
2017	169432	19088	215374	115,4	8,1	138,4
2018	168099	18214	214853	114,5	7,8	138,6
2019	164358	16981	210877	112,0	7,5	138,6
2020	145073	16152	183040	99,2	8,1	137,3
2021	133331	14874	167856	91,6	8,1	137,0

На рис. 1 представлен график цепного прироста числа ДТП, рассчитанный как разность между текущим и предыдущим показателями, деленная на значение предыдущего периода. График наглядно иллюстрирует значительное уменьшение числа ДТП в 2020 г., что может быть вызвано введением карантинных мер в России.

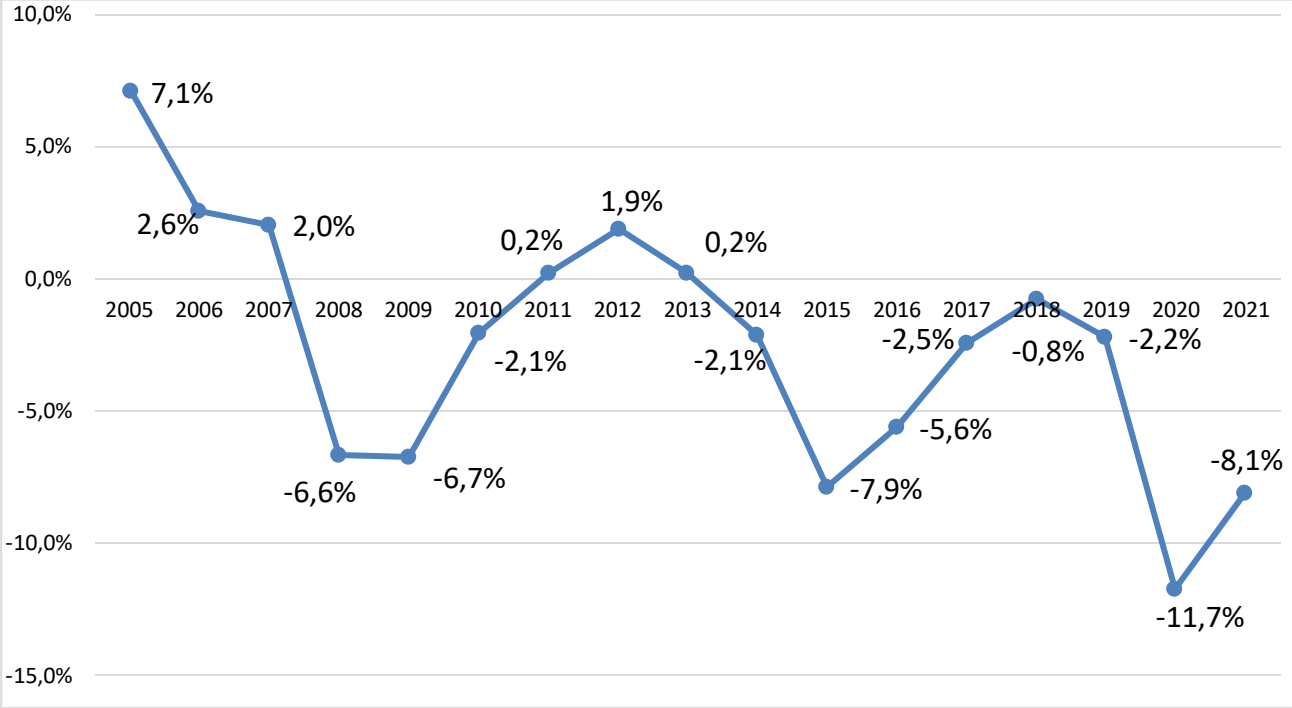


Рис. 1. **Темп прироста числа ДТП, 2005—2021 гг.**

Следствием введения ограничительных мер на передвижение по стране стало улучшение дорожной обстановки за счет сокращения трафика, но для характеристики тяжести последствий ДТП лучше использовать относительный показатель — «число погибших на 100 пострадавших». Данный показатель характеризует степень пассивной безопасности транспортных средств и автомобильных дорог, а также степень развития и уровня организации работ по оказанию медицинской помощи пострадавшим в ДТП. За 2019 г. в России было зарегистрировано минимальное значение данного относительного показателя, но в 2020 г.

он возрос до уровня 2017 г. и в прошедшем году остался прежним. Таким образом можно заключить, что в России на фоне снижения абсолютного числа ДТП тяжесть их последствий остается на высоком уровне.

Анализ аварийности позволил сделать вывод, что в России наиболее распространенным видом ДТП является столкновение транспортных средств: на него приходится 44% от общего числа происшествий (рис. 2). К особо опасным относят «лобовые» столкновения, совершаемые в основном из-за нарушений правил обгона и выезда на полосу встречного движения. В 2021 г. в результате столкновений транспортных средств на российских дорогах погибло 6600 человек и ранен 88 491 человек.

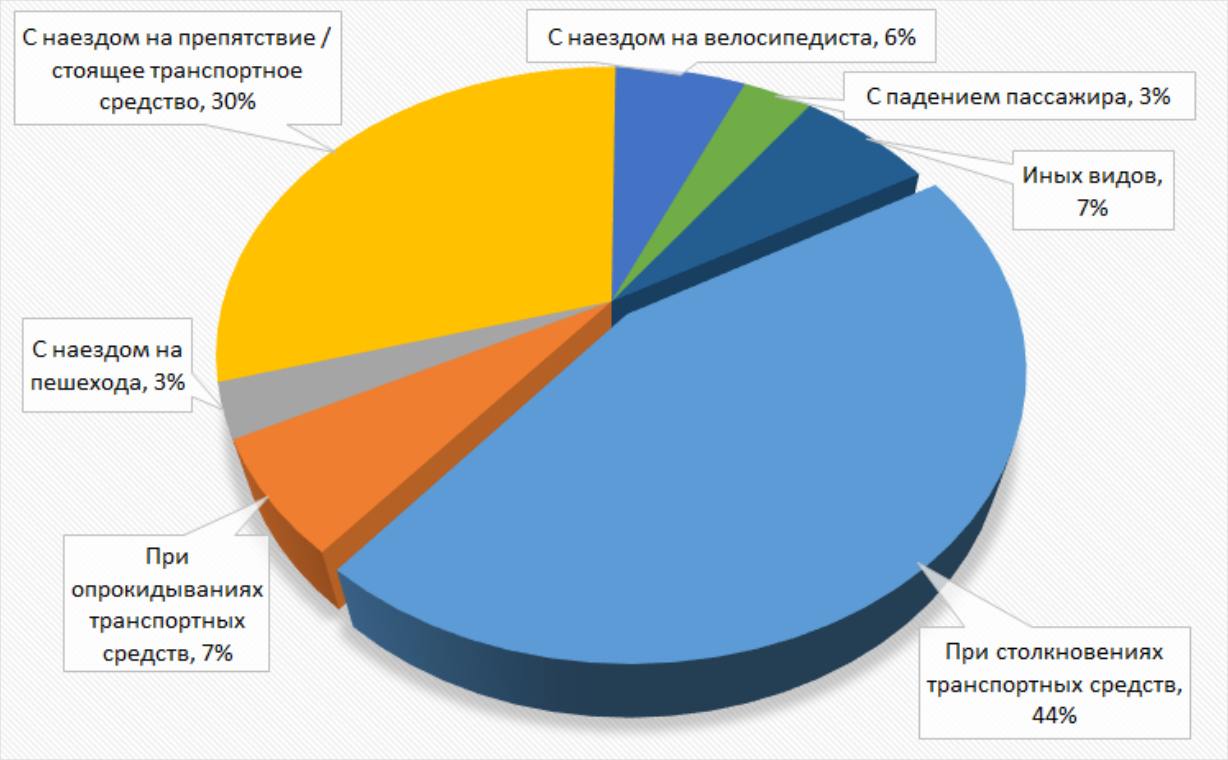


Рис. 2. **Распределение основных видов ДТП в России по результатам анализа за 2017—2021 гг.**

За 2021 г. из-за нарушений правил дорожного движения водителями различных транспортных средств совершено 88,8% всех зафиксированных ДТП, при этом 81,5% из них управляли легковыми автомобилями. Коэффициент виновности водителей можно использовать в качестве критерия оценки деятельности по ОБДД в различных регионах страны, он объективно отражает состояние дисциплины, уровень подготовки и квалификацию водителей. Сравнительный анализ аварийности на российских дорогах и двух крупнейших городов Москвы и Санкт-Петербурга, показал, что в целом по России средний коэффициент виновности водителей остается на высоком уровне. Но, по мнению автора, именно динамика изменения показателей аварийности позволяет проследить изменения в работе по обеспечению безопасности движения.

На рис. 3 можно видеть негативную картину: ежегодный рост коэффициента виновности водителей в Санкт-Петербурге даже в 2020 г., в котором был введен режим самоизоляции.

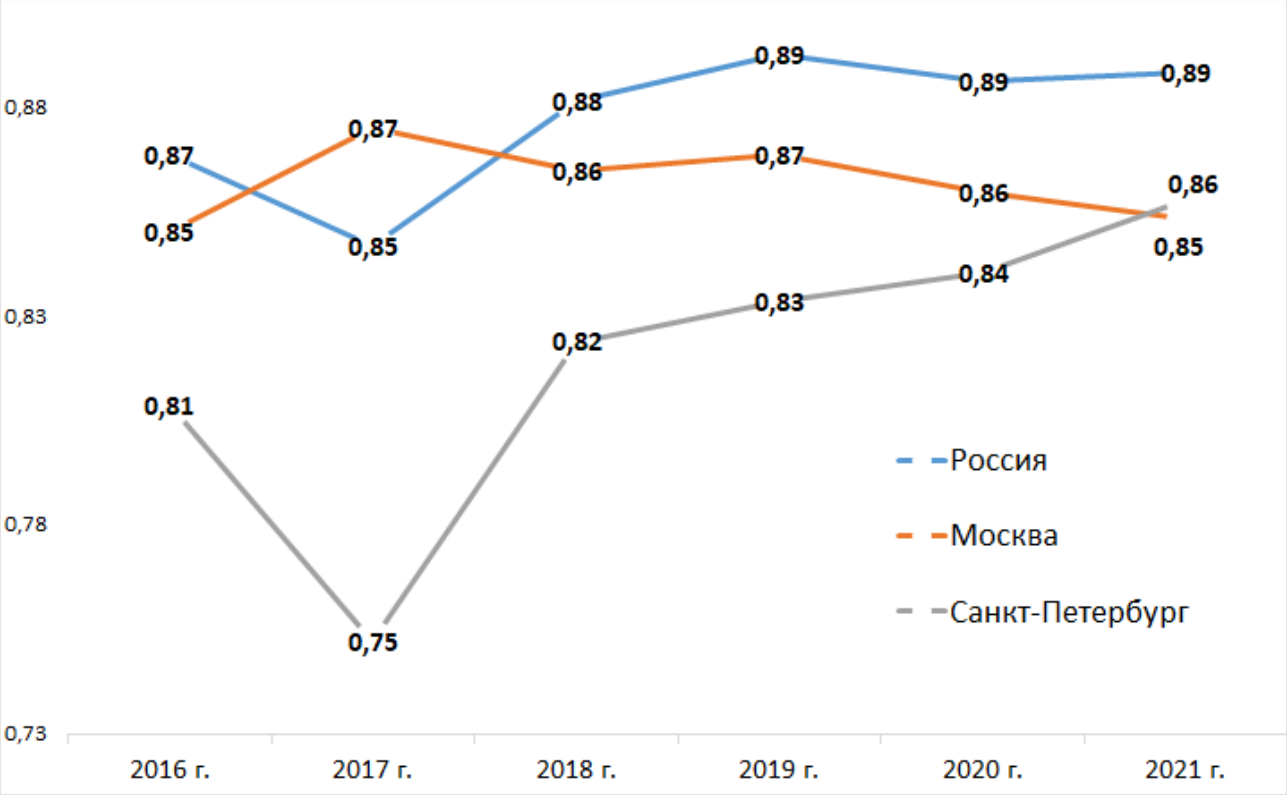


Рис. 3. **Динамика коэффициента виновности водителей, 2016—2021 гг.**

Особую опасность для общества представляют водители, находящиеся в нетрезвом состоянии. Диаграмма на рис. 4 позволяет проследить закономерность совершения аварий по дням недели: пятница является «лидером» по числу ДТП, в том числе из-за наезда на пешеходов. Выходные дни недели отмечаются наибольшим числом ДТП, совершенных по вине водителей, находившихся в нетрезвом состоянии. Данные наблюдения необходимо учитывать при составлении планов мероприятий по ОБДД.

Проведенное исследование позволило сделать вывод, что снижение трафика на дорогах привило лишь к уменьшению абсолютного числа ДТП, но не тяжести их последствий. Таким образом для существенного снижения аварийности и травматизма необходимо внедрять технологические инновации, включая системы искусственного интеллекта. Важнейшим условием, определяющим возможность применения систем искусственного интеллекта при решении ответственных задач обработки данных, является доверие к таким системам. Примером такой задачи является беспилотное управление транспортными средствами, ошибки при решении которой могут

привести к трагическим последствиям, серьезному экономическому и экологическому ущербу.

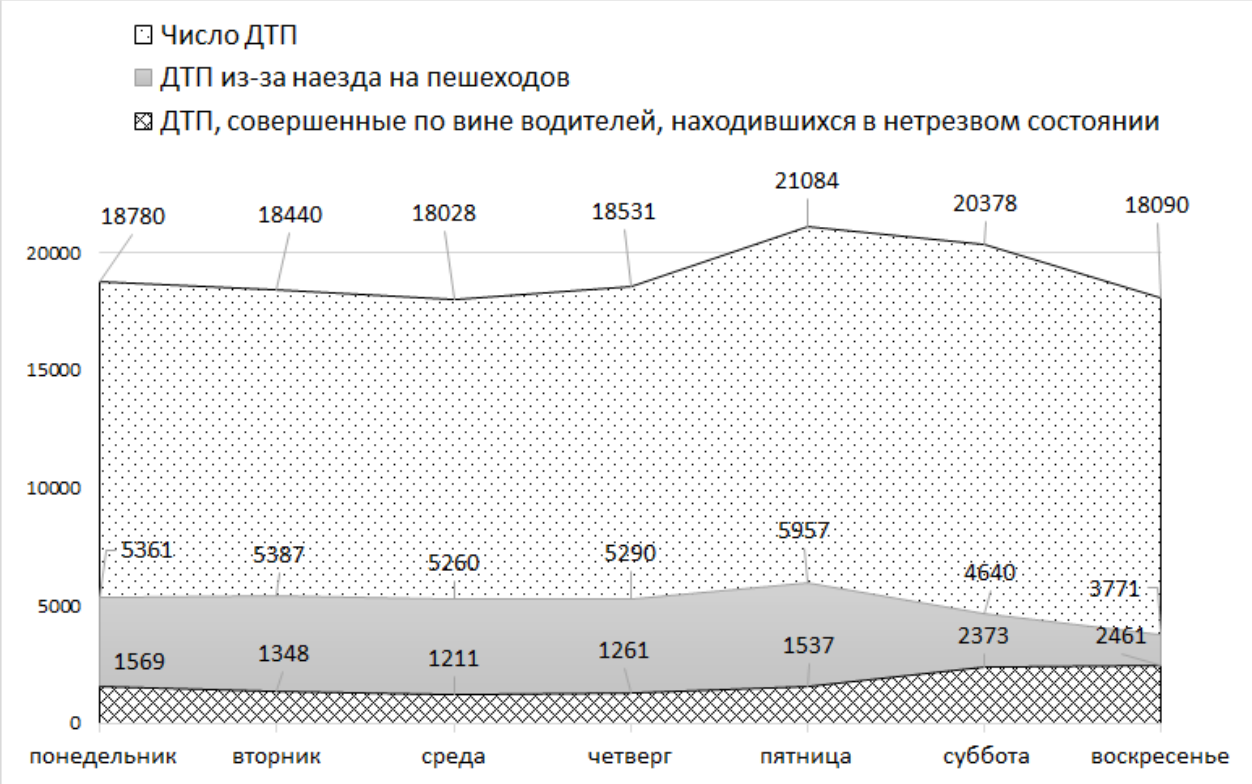


Рис. 4. **Зависимость числа ДТП от дня недели (статистика за 2021 г.)**

В 2020 г. компания «Ромир», входящая в состав *Mile Group*, совместно с международным исследовательским сообществом *GlobalNR* изучили отношение граждан 10 стран, включая Россию, к роботизации автомобильных перевозок. Индия стала лидером по индексу одобрения (71%) идеи по замене людей-водителей роботами. Россияне в значительно меньшей степени положительно относились к подобной автоматизации транспортных средств, только 31% опрошенных высказались за внедрение беспилотных технологий. Мнение наших соотечественников распределилось следующим образом: 18% высказались «отрицательно», 28% — «скорее отрицательно», 23% — «нейтрально», 18% — «скорее положительно», 13% — «положительно». При этом стоит отметить, что женская часть российских респондентов в 73% случаев отрицательно относиться к данной идее, а мужчины в 37% поддержали ее.

По данным опроса, проведенном сервисом *SuperJob* в мае 2021 г., в среднем по России 37% респондентов признали, что не готовы испытывать на себе технологическую новинку, при этом жители Казани оказали наибольшее доверие и в 42% случаев стали бы пассажирами транспортных средств с беспилотным управлением.

Вопросы обеспечения доверия к системам искусственного интеллекта со стороны потребителей результатов работы этих систем рассмотрены в

ГОСТ Р 59276-2020 «Системы искусственного интеллекта. Способы обеспечения доверия. Общие положения», который вступил в силу 1 марта 2021 г. Для повышения эффективности использования систем искусственного интеллекта при решении прикладных задач, таких как беспилотное управление транспортными средствами, необходимо внедрение ГОСТ Р 59277-2020 «Системы искусственного интеллекта. Классификация систем искусственного интеллекта». В данном стандарте, введенном 1 марта 2021 г., установлена схема классификации, отражающая основные особенности систем искусственного интеллекта, помогающая определить направления их стандартизации.

Отметим, что в России активное развитие технологий, необходимых для создания беспилотных автомобилей, началось в 2015 г. Одним из популярных направлений внедрения технических инноваций является перевозка пассажиров. Так, с 2016 г. в Сингапуре функционирует служба беспилотного такси. В будущем данный сервис позволит сократить число машин на дорогах города в три раза. В парке беспилотных автомобилей «Яндекса» насчитывается 170 единиц техники, которая тестируется в России, США и Израиле. Эксперты национальной технологической инициативы «Автонет» готовят предложения для внесения поправок в правила дорожного движения: беспилотные автомобили смогут получить приоритет на российских дорогах как общественный транспорт.

Компании «Диджитал Агро», «Агросигнал» и *Cognitive Pilot* в рамках стратегического партнерства создадут единую агроэкосистему для цифровизации российского сельского хозяйства, которая будет включать в себя и систему автономного управления сельскохозяйственной техникой на базе технологий искусственного интеллекта. Российская компания-разработчик высокотехнологичного программного обеспечения *Auriga* (Аурига) в рамках большого проекта по автоматизации управления автомобилем разрабатывает полуавтоматизированный инструмент для разметки видео и формирования стрима данных для машинного обучения.

Распоряжением Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р утверждена Концепция обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования. Принятие и реализация Концепции должны способствовать «созданию безопасной транспортной среды путем снижения роли человеческого фактора и влияния ошибок, совершаемых водителями», «снижению количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях».

В настоящее время в России достигнут определенный прогресс в направлении создания и применения систем искусственного интеллекта, это лишь вопрос времени, когда беспилотные транспортные средства станут повсеместным явлением, хотя и не все относятся к этому с доверием. Поэтому одной из важных задач является подготовка

нормативно-правовая базы России и мира для безопасного и эффективного использования инновационных технологий на транспорте.

Исследование выявило проблемы в обеспечении безопасности дорожного движения на российских автомобильных дорогах. Положительным аспектом предпринимаемых мер по ОБДД в России является ежегодное снижение абсолютного числа ДТП, в основу данного вывода легли статистические данные 18-летнего периода. Но на фоне снижения трафика на дорогах, вызванного введением ограничительных мер на передвижение в 2020 г., тяжесть от последствий ДТП остается на высоком уровне. Водители транспортных средств, не соблюдающие правила дорожного движения, являются основными виновниками ДТП, в том числе со смертельным исходом. Таким образом внедрение именно интеллектуальных транспортных технологий, снижающих роль человеческого фактора в управлении автомобилем, позволит повысить безопасность транспортной среды.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 004.81

© Дубовицкий Виктор Алексеевич,
Российский университет транспорта (МИИТ)

© Окороков Николай Сергеевич,
Российский университет транспорта (МИИТ)

© Яппаров Евгений Романович,
кандидат технических наук,
Российский университет транспорта (МИИТ)
evroppa67@mail.ru

Концепция когнитивных модулей для обоснования возможности применения общего искусственного интеллекта в транспортной отрасли

Аннотация. В настоящее время крупнейшие *IT*-компании мира активно разрабатывают элементы искусственного интеллекта нового поколения. Подобные системы теоретически способны выполнять основные виды умственной и когнитивной деятельности, свойственной человеку. Все эти разработки постепенно становятся неотъемлемой частью грядущих изменений в области интеллектуальных вычислений. Транспортная отрасль также не может оставаться в стороне от этих мировых трендов, что приводит к осознанию необходимости дальнейшей разработки и внедрения в производство не только отдельных элементов искусственного интеллекта, но и создания универсальных интеллектуальных систем. В статье излагается ограниченность существующих систем искусственного интеллекта и обосновывается необходимость создания системы общего искусственного интеллекта на основе модели когнитивных модулей, использующих в своей структуре как «традиционные» алгоритмы, так и алгоритмы машинного обучения.

Ключевые слова: искусственный интеллект; нейронная сеть; когнитивные модули; мышление; интеллектуальная деятельность.

© Viktor Al. Dubovitsky,
Russian University of Transport

© Nikolay S. Okorokov,
Russian University of Transport

© Evgeny R. Yapparov,
Candidate of Technical Sciences,
Russian University of Transport

Concept of cognitive modules to justify possible application of general artificial intelligence in the transport industry

Abstract. Currently, the largest IT companies in the world are actively developing elements of a new generation of artificial intelligence. Such systems are theoretically capable to perform the main types of mental and cognitive activities inherent in humans. All these developments are gradually becoming an integral part of the coming changes in the field of intelligent computing. The transport industry also cannot stay away from these global trends, that makes to realize the necessity for further development and production of both individual elements of artificial intelligence, and universal intelligent systems. The current paper has considered the limitations of existing artificial intelligence systems and substantiated the necessity to develop a general artificial intelligence system based on a model of cognitive modules that use both “traditional” algorithms and machine learning algorithms in their structure.

Keywords: artificial intelligence; neural network; cognitive modules; thinking; intellectual activity.

В отрасли морского и речного транспорта применение систем потенциально может обеспечить полностью автономное судоходство. Поскольку интеграция между людьми и машиной будет иметь решающее значение для эффективной морской деятельности, работа с интеллектуальными системами станет частью рабочего процесса. Переход от ручного управления судном к мониторингу удаленных машин потребует, в частности, тесной работы с автономными и роботизированными системами.

Здесь одной из наиболее сложных проблем нормативного регулирования в области автономных судов станет взаимодействие автономного судна и судна с экипажем на борту, где поддержка искусственного интеллекта будет неоценима. Потребуется переходный период с соответствующим регулированием, когда автономные суда будут

находиться в некоем особом правовом поле, а экипажи судов должны будут пройти дополнительную подготовку (инструктаж) по взаимодействию с автономными судами.

Необходимость дальнейшей теоретической разработки концепции общего искусственного интеллекта находит свое естественное продолжение в понимании внутренних механизмов интеллектуальной деятельности, и первый шаг в этом направлении — это формирование реалистической концепции когнитивных модулей для обоснования возможности общего искусственного интеллекта.

Для достижения этой цели решаются следующие задачи:

1) выявление ключевых недостатков современных систем искусственного интеллекта;

2) формулировка основных требований для систем искусственного интеллекта общего назначения;

3) создание модели искусственного интеллекта на основе когнитивных модулей.

Создание модели искусственного интеллекта основано на определенном понимании естественного интеллекта. Известно, что в основе всех исследований в сфере искусственного интеллекта лежит идея аналогии процессов человеческого мышления и процессов, происходящих в компьютере. Применение подобной аналогии вполне продуктивно и подтверждено практикой. Так, исследование вопроса представления знаний позволило создать так называемые экспертные системы (ЭС, системы, которые на основе баз знаний помогают в принятии решений), а открытия в области нейробиологии помогли создать новые методы самообучения машин (появились интеллектуальные обучающиеся системы «*machine learning*»). Это поспособствовало бурному развитию искусственных нейронных систем в 2010—2020 гг. Проведение аналогий между человеческой интеллектуальной деятельностью и искусственным интеллектом дает возможности, которые ускоряют разработку интеллектуальных технологий.

Однако современные системы искусственного интеллекта все чаще подвергаются объективной критике. С одной стороны, искусственный интеллект успешно показывает выдающиеся аналитические способности в ограниченных сферах деятельности, а также выявление новых неизвестных закономерностей в заданном наборе данных посредством технологий машинного обучения. С другой стороны, его возможности для синтеза новых знаний, использования в работе цепочек собственных «умозаключений» существенно ограничены. Также известно, что искусственный интеллект лишен «перспективного мышления» и не владеет эвристическими методами [URL: https://cyberleninka.ru/article/n/chelovecheskie-kompetentsii-i-iskusstvennyy-intellekt (дата обращения: 30 января 2021 г.)]. Однако существенным недостатком в сравнении с естественным интеллектом

является то, что искусственный интеллект не в полной мере способен понимать суть своих действий, самостоятельно формировать алгоритмы решений задач [URL: https://cyberleninka.ru/article/n/tehnicheskie-i-filosofskie-osnovaniya-dlya-sozdaniya-silnogo-iskusstvennogo-intellekta-chast-i (дата обращения: 30 января 2021 г.)].

Вместе с тем системы общий искусственный интеллект имеет огромный потенциал для дальнейшего развития. Так, человек сможет получить не просто инструмент для выполнения конкретных задач, но «коллегу», способного самостоятельно принимать сложные решения, оперировать фактами, выполнять сложные последовательные действия, которые могут быть объяснены, общаться на естественном языке, понимая смысл речевых моделей и высказываний (в случае применения в сфере пользовательских услуг).

С точки зрения современной психологии, мышление — суть субъективное моделирование неких «виртуальных» ситуаций, которые получают эмоциональную оценку и отпечатываются в памяти аналогично опыту реальному [1]. Такой виртуальный опыт вносит свой вклад в формирование поведения наравне с опытом реальным. По отношению к искусственному интеллекту процесс обработки и преобразования групп информации (символов) также максимально подходит под определение естественного мышления, поскольку человеческое мышление включает в себя способность оперировать символическими ресурсами, а сознание предстает как устройство для обработки информации по заданным когнитивным схемам. Инструментом оперирования символической системой, способом выражения и описания ментальных состояний служит уникальный естественный язык. Предполагается, что деятельность сознания основана на заданных когнитивных схемах и матрицах взаимодействия с миром, но для оперирования символическими ресурсами необходима осмысленность оперирования символами. Человеческое мышление связано с пониманием и осмыслением действительности, переживаниями в отношении содержания информации, касающейся ситуаций, событий, явлений действительности. Информация, которой владеет естественный интеллект, субъективно нагружена, в то время как для искусственного интеллекта она представлена в нейтральном ключе. Тогда мысль можно описать как активность некого набора понятий, ранее выделенных системой [URL: https://habr.com/ru/post/146066/ (дата обращения: 30 января 2021 г.)]. Следовательно, мышление связано с фокусом внимания, а именно избирательной направленностью восприятия на тот или иной объект, повышенным интересом к объекту с целью получения каких-либо данных. По отношению к системам искусственного интеллекта можно предположить, что внимание также отражает ряд текущих задач, выполняемых системой в конкретный момент времени.

Поведение человека основано на действиях, получающих оценку системы. Эмоция — психический процесс, который отражает субъективное оценочное отношение к существующим или возможным ситуациям и объективному миру [URL: https://ru.lafeum.org/terminy-kom/20/emocionalnyi-intellekt-terminy-kom/ (дата обращения: 30 января 2021 г.)]. Машинная эмоция — оценка текущего состояния системы, а также получаемой системой информации. Такая оценка потенциально сможет выражать отношение системы к информации, что может прямым образом влиять на последовательность обработки данной информации.

Интеллектуальная деятельность человека также связана с постановкой цели и ее достижением. Кроме того, мышление человека осуществляется с применением таких операций, как сравнение, обобщение, анализ, синтез, установление связей между объектами, абстрагирование. Таким образом, возникает потребность в создании интеллектуальной системы, объединяющей способности известных моделей искусственного интеллекта выполнять подобные когнитивные операции.

Если бы удалось реализовать указанные выше характеристики человеческого мышления в системе искусственного интеллекта с использованием когнитивных операций для достижения цели, то такую систему можно было бы назвать общим искусственным интеллектом, способным на выполнение большинства когнитивных задач, свойственных человеку. Теоретически возможно, что подобные системы смогут самостоятельно принимать обоснованные решения, планировать свои действия, сравнивать комплексные идеи, быстро обучаться, использовать накопленный опыт и т.д.

Исходя из вышеперечисленных соображений, были сформулированы основные требования общего искусственного интеллекта, принятые большинством ученых [2].

- Понимание смысла воспринятой информации — искусственный интеллект должен уметь обрабатывать полученную информацию для описания объектов, а также совершения действий, руководствуясь собственными «умозаключениями». Таким образом выполняемые действия могут быть объяснены.
- Способность к планированию цепочек действий — наличие модели действия позволяет системе строить цепочки действий с определенным ожидаемым результатом.
- Способность к обучению на собственном опыте — действия, совершаемые системой, основаны на модели действия и могут быть скорректированы в процессе выполнения данного действия. Так, система сможет воспринимать результат действия, оценивать их результат, корректировать модели действий при несовпадении ожиданий и реальности.

- Принятие решений системой — система сможет разрабатывать и использовать стратегии действий, решение задач в условиях недостатка данных.
- Представление знаний — система может использовать в своей когнитивной деятельности полученные знания, а также преобразовывать их.
- Планирование — система может моделировать определенные ситуации для создания прогнозов или приобретения нового опыта для обучения.
- Общение с пользователем на естественном языке, а также восприятие характера речи пользователя и генерирование речи с использованием эмоционального ядра системы, выражать собственные умозаключения и отношение к тем или иным понятиям.
- Объединение всех этих способностей для достижения общих целей.

Для реализации данных требований система должна иметь ряд свойств, ее составляющих.

- Семантическая составляющая — знания в системе представляются в виде понятий, обедняющих объекты-символы, их характеристики, а также действий с данными объектами.
- Динамическая составляющая — система сможет создавать временные образы и понятия, с которыми будет производиться работа.
- Ориентация на действие — в основе понятия лежит действие, вокруг которого формируются все более сложные структуры, приводящие к усложнению поведения системы.
- Саморазвитие — система сможет усложнять свое поведение, руководствуясь получаемыми сведениями об окружении, а также на основе данных, синтезируемых самой системой.
- Экспертная составляющая — способность воспринимать информацию и сохранять ее в качестве знания для построения адаптивного поведения в среде или контексте.

На пути реализации концепции общего искусственного интеллекта лежат различные сложности. Так, согласно А. Тьюрингу [// URL: https://yandex.ru/turbo/s/hi-news.ru/research-development/alan-tyuring-i-filosofskie-problemy-iskusstvennogo-intellekta.html (дата обращения: 30 января 2021 г.)] математические пределы логики и вычислений могут существенно ограничить интеллект вычислительных машин. Он, в частности, ссылаясь на теорему Геделя, утверждает, что «есть ряд результатов математической логики, которые можно использовать, чтобы показать, что полномочия дискретных машин существенно ограничены».

Однако несмотря на существенные ограничения машинного интеллекта, у искусственного интеллекта общего назначения будет ряд преимуществ, обусловленных, в частности, особенностями компьютерных вычислительных систем, что заключается в использовании

низкоуровневых и высокоуровневых алгоритмов для взаимодействия с цифровыми компонентами вычислительных систем. Тогда можно констатировать тот факт, что у систем общего искусственного интеллекта будут наблюдаться свои структурные особенности, не доступные естественному интеллекту, что в свою очередь означает, что мышление искусственного интеллекта не обязательно будет целиком схоже с человеческим и будет иметь ряд преимуществ, но также и ограничений.

В случае применения на беспилотных судах искусственный интеллект общего назначения сможет своевременно принимать сложные решения для управления судном, действовать, основываясь на данных с сенсоров и систем связи, обеспечивать полностью автономные операции за счет самостоятельного принятия решений. В случае удаленного контроля, для обеспечения полностью автономного судоходства искусственный интеллект сможет объединить все авторулевые и вспомогательные системы судов в своей зоне ответственности для управления целой сетью морских и речных транспортных средств, а также оперативно оценивать такие факторы, как наличие в акватории не подключенных к сети судов и их траектории, навигационные каналы и правила управления, состояние моря и погодные условия, любые опасности, такие как рифы, сильные течения и т.д.

Таким образом, система общего искусственного интеллекта будет совмещать в себе свойства экспертных систем, технологий машинного обучения («*machine learning*») и обучения осмысленному рассуждению («*common-sense reasoning*»). В основу работы такой системы будет положен цикл «восприятие-мышление-действие» (*Sense/Think/Act*). Так, искусственный интеллект распознает или ему сообщают информацию, которая может влиять на его поведение. Впоследствии искусственный интеллект принимает решение в своих дальнейших действиях с учетом поставленной цели и полученных данных, затем действуя для реализации своих решений [URL: https://www.pwc.in/consulting/technology/emerging-technologies/ai.html (дата обращения: 30 января 2021 г.)]. Для соответствия данной концепции поведения системы будет целесообразно подразделить ее на три вычислительных сегмента в соответствии с выбранной парадигмой «восприятие-мышление-действие». Эти сегменты будут состоять из модулей, выполняющих определенную группу когнитивных операций, которые необходимы для работы каждого конкретного сегмента (рис. 1).

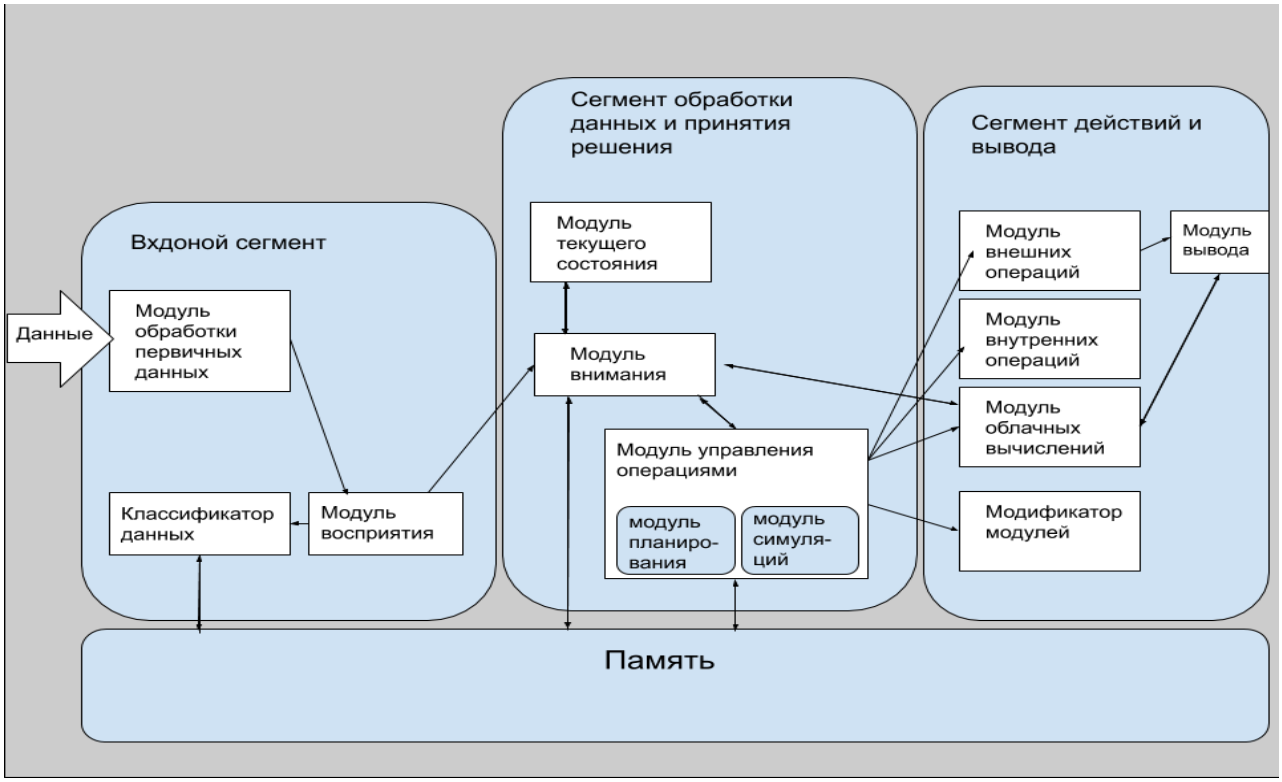


Рис. 1. **Схема модульной архитектуры системы общего искусственного интеллекта:** входной сегмент (используется для обработки поступающей информации; конвертации в символы и системы символов, для дальнейшей передачи в другие сегменты); сегмент обработки данных и принятия решения; сегмент действий и вывода (осуществляет операции по выполнению действий как внутри системы искусственного интеллекта, так и через выходные интерфейсы)

Модули общего искусственного интеллекта:

1) входной сегмент. Модули входного сегмента являются интерфейсными. Предполагается возможность непосредственного доступа через этот сегмент с памятью системы в целях добавления начального набора данных, что даст основу для выполнения дальнейших символьных операций. В данном сегменте общего искусственного интеллекта преобразует получаемую информацию в данные образов, что в дальнейшем обеспечивает восприятие и распознавание уже известных объектов-символов. Сегмент группирует распознанные объекты, классифицирует их и передает полученные образы, их характеристики и действия, а также результат собственного внешнего действия системы в сегмент обработки. Создает запись в журнале событий (аналог «запоминанию» в естественном интеллекте). В целях экономии вычислительных ресурсов, предлагается производить первичную классификацию по известным системе данным;

2) сегмент обработки данных и принятия решения. В данном сегменте происходит непосредственная обработка всех входящих символов и процессов. Основные задачи данного сегмента:

- постановка текущей задачи системы;

- работа с идеей как с временно выделенным набором связанных понятий**;**
- рассмотрение возможных вариантов действия и принятие решения;
- чтение/запись/изменение объектов в памяти, необходимых для рассмотрения и изучения объектов или действий;
- осуществление действий с помощью сегмента вывода;
- формулировка текущих событий в системе и обобщение результата для формирования законченного умозаключения, которое может быть использовано для вывода пользователю, продолжения текущей логической операции или перемещения в память.

В данном сегменте будут содержаться основные характеристики системы, а также уникальные свойства системы в текущий момент времени, как набор изменяемых характеристик, наделяемых символам в целях дальнейшей формулировки отношения системы к последней. Сегмент осуществляет непосредственное управление воспроизводимым или прогнозируемым действием. Отдельный модуль сегмента создает последовательности действий для получения конкретного результата, используя как основные логические операторы, так и известные ранее модели действий по схеме «действие — прогнозируемый результат»;

3) сегмент действий и вывода. В данном сегменте осуществляется исполнение запланированных системой действий и контроль над их выполнением. Используется для создания или изменения интерпретируемого кода модулей для интеграции с новыми алгоритмами и программами. Система может осуществлять как внешние операции (например, взаимодействие с пользователем), так и внутренние (например, синтез новых знаний). Системе также доступно внесение структурных изменений, в частности, добавление или модификация исполняемых файлов и библиотек. При наличии расхождений «ожидание—результат» запрашивает коррекцию действий у сегмента обработки.

Память системы представлена базой образов, их характеристик, а также действий и связанных с ними данных. Символьные образы связаны с информацией об объектах, возможных действиях с ними, и составляют классы схожих объектов.

С учетом имеющихся на сегодняшний день технологий теоретически существует возможность создания вводного и выводного сегмента данной модели, однако наибольшую сложность представляют модули центрального сегмента, поскольку очевидно, что модули обработки имеют большую структурную сложность, так как на их работу влияет большое число параметров, передаваемых предыдущими модулями.

Таким образом, ключевыми недостатками современных систем искусственного интеллекта можно считать ограничение имеющегося числа когнитивных операций для каждого конкретного искусственного

интеллекта, отсутствие способности к обучению на собственном опыте и к разностороннему пониманию смысла получаемой информации. В связи с этим возникает потребность в создании системы общего искусственного интеллекта, которая сможет выполнять базовые когнитивные операции, свойственные естественному интеллекту, а также применять их для выполнения поставленных задач. Была предложена модель общего искусственного интеллекта, где за выполнение определенного ряда когнитивных операций отвечали когнитивные модули, позволяющие разбить интеллектуальную деятельность по группам когнитивных операций.

В заключении следует отметить, что *IT*-индустрия стоит на пороге целого ряда открытий в области искусственного интеллекта. Эти открытия позволят не только усовершенствовать существующие системы искусственного интеллекта, но также породить целый ряд разработок искусственного интеллекта нового типа, в которых будут использованы модели когнитивных функций естественного интеллекта, с одной стороны, и вычислительные мощности компьютерных систем, с другой. Для транспортной отрасли и особенно для водного транспорта появление систем искусственного интеллекта общего назначения и их применение является особенно актуальным.

Литература

1. Глоссарий психологических терминов / под редакцией Н. Губина. — Москва : Наука, 1999.
2. Stuart, Russell. Artificial Intelligence: A Modern Approach / Stuart Russell, Peter Norvig. — United Kingdom : Pearson, 2020.

References

1. Glossariy psikhologicheskikh terminov [Glossary of psychological terms] / pod redaktsiyey N. Gubina. — Moskva : Nauka, 1999.
2. Stuart, Russell. Artificial Intelligence: A Modern Approach [Artificial Intelligence: A Modern Approach] / Stuart Russell, Peter Norvig. — United Kingdom : Pearson, 2020.

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 338.24:656

© Волков Роман Вячеславович,
кандидат экономических наук,
Российская открытая академия транспорта;
Российский университет транспорта (МИИТ)

© Данилина Елена Ивановна,
доктор экономических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Ключевые области управления цифровой трансформацией транспортного предприятия

Аннотация. Транспортная отрасль страны объективно может стать драйвером цифровизации и экономического роста, увеличивая рост ВВП за счет снижения логистических издержек и повышения конкурентоспособности продукции. То есть экономический эффект от цифровизации транспорта имеет государственный масштаб. Одним из ведущих факторов процесса цифровизации транспорта выступает эффективное цифровое управление как на уровне отдельных предприятий, так и отрасли в целом. Процесс цифровой трансформации отрасли фактически является механизмом формирования новой трансформационной модели управления. Логика трансформационной модели управления определена ее главной задачей — ускорить процесс и снизить затраты на цифровую трансформацию предприятия. В статье выделены новые ключевые области управления цифровой трансформацией транспортного предприятия: трансформация бизнес-модели и переход к платформенной модели производства; трансформация корпоративной культуры; трансформация маркетинга и сервиса, переход на клиенториентированный сервис. В текущей ситуации новая трансформационная модель управления транспортным предприятием должна принципиально отвечать следующим требованиям: обеспечивать рост скорости принятия решений за счет новых интеллектуальных технологий; поддерживать большую вариативность процессов, в том числе и в ключевых областях трансформации; постоянно сокращать число вовлеченных в процесс работников (цепочек принятия решений и увеличения стоимости); обеспечить изменение форм взаимодействия с клиентами; использовать все возможности

современных аналитических систем; поддерживать процесс изменения самой системы управления на принципах самоорганизации. Реализация стратегии ускоренной и экономически эффективной цифровизации для транспортного предприятия должна начинаться с изменения ключевых областей и приоритетов управления.

Ключевые слова: цифровая экономика; цифровая трансформация; цифровое управление; цифровая платформа; ключевые области управления; модель бизнеса; трансформационная модель управления.

© Roman V. Volkov,
Candidate of Economic Sciences,
Russian Open Academy of Transport,
Russian University of Transport

© Elena Iv. Danilina,
Doctor of Economic Sciences, professor,
Russian University of Transport

Pivotal management areas of digital transformation of a transport enterprise

Abstract. The transport industry of the country can objectively become a driver of digitalization and economic growth, increasing GDP growth by reducing logistics costs and increasing the competitiveness of products. That is, the economic effect of transport digitalization has a national scale. One of the main factors in the process of transport digitalization is effective digital management both at individual enterprises and the industry. The process of digital transformation of the industry is a mechanism to form a new transformational management model. The logic of the transformational management model is determined by its main purpose to speed up the process and reduce the costs of digital transformation of the enterprise. The current paper has considered new pivotal management areas of digital transformation of a transport enterprise, such as business model transformation and transition to a platform production model; transformation of corporate culture; transformation of marketing and service; transition to a customer-oriented service. In the current situation, a new transformational model of transport enterprise management should fundamentally meet such requirements as to ensure the growth of decision-making speed through new intelligent technologies; support greater variability of processes, including processes in pivotal areas of transformation; constantly reduce the number of people involved in the process (decision-making and value increase chains); provide a change in the forms of interaction with customers; use all the possibilities of

modern analytical systems; support a changing process of the management system itself on the principles of self-organization. The implementation of an accelerated and cost-effective digitalization strategy for a transport enterprise must begin with a change in pivotal management areas and priorities.

Keywords: digital economy; digital transformation; digital control; digital platform; pivotal management areas; business model; transformational management model.

Становление новой цифровой экономики в процессе четвертой промышленной революции затрагивает все отрасли экономики России. Для таких инфраструктурных отраслей, как транспорт, происходящие изменения имеют большую специфику и требуют отдельного исследования.

Одним из ведущих факторов процесса цифровизации транспорта, который позволит перейти к снижению транспортных издержек в российских компаниях, выступает эффективное цифровое управление, как на уровне отдельных предприятий, так и отрасли в целом. В настоящее время следует говорить о переходной трансформационной модели управления, задача которой — способствовать максимально быстрому и глубокому цифровому преобразованию отрасли.

Теоретическая и методологическая база данного исследования основана на понятиях цифровой экономики, цифровой трансформации, цифровизации транспорта, цифрового управления на предприятиях транспортной отрасли. Это позволяет сформулировать предметное поле исследования — описание трансформационных моделей управления в условиях цифровизации транспортной деятельности в системе экономики России.

Актуальность проблемы обоснована экономическими процессами. Транспорт является одной из важнейших отраслей экономики, основой распределения центров производства и торговли. Уровень затрат на транспортную логистику в России очень высок и по разным оценкам составляет до 28% от ВВП страны. Для сравнения, в США логистические расходы занимают долю в 8% ВВП, в Китае — 14,5% [https://retail-loyalty.org/journal_retail_loyalty/read_online/art2913597]. Снижение издержек на логистику до среднемирового уровня (13%) может привести к увеличению ВВП страны приблизительно на 6%. Также это позволит повысить конкурентоспособность российского рынка и в перспективе, после преодоления санкционных ограничений ускорит полноценную интеграцию в мировую логистическую систему [https://retail-loyalty.org/journal_retail_loyalty/read_online/art2913597]. Можно сделать вывод, что внедрение современных моделей управления, позволяющих ускорить цифровизацию отрасли, выходит за рамки локальных интересов бизнеса, и является общегосударственной задачей.

В текущий момент отрасль не является высокоэффективной экономически. В Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3336-р) отмечено, что «недостаточный уровень цифровизации и внедрения новых технологий на транспорте ограничивает долгосрочное инновационное развитие транспортного комплекса. Средний уровень производительности труда на транспорте в Российской Федерации в 2—4 раза ниже в сравнении со странами из группы развитых и развивающихся. На одного занятого на транспорте приходится 1,2 млн руб. валового внутреннего продукта от транспортного комплекса в год, что более чем в 3 раза ниже уровня развитых стран и в 2 раза ниже уровня лидеров по этому показателю 37 из группы развивающихся стран. Низкая производительность труда усугубляется нехваткой специализированных кадров. Низкий уровень цифровизации документооборота на отдельных видах транспорта — более 3 млрд перевозочных документов в бумажном виде ежегодно. Высокая доля посредников — до 40 участников отправки в комплексных международных мультимодальных перевозках».

В Транспортной стратегии также кратко приведен анализ цифровой зрелости транспортной отрасли. Цифровизация различных секторов транспортной отрасли происходит неравномерно. Наибольший прогресс наблюдается в таких областях, как взаимодействие с клиентами (в том числе посредством цифровых каналов, развития платформ-агрегаторов) и управление изменениями. Создание цифровых бизнес-моделей, внедрение цифровых платформ и гибких методов разработки внутри организаций демонстрируют средние показатели уровня внедрения. Отстающими областями являются цифровизация поддерживающих функций и операций внутри организации, изменение системы управления, отмечается дефицит кадров, обладающих необходимыми цифровыми навыками.

В то же время транспортная отрасль по спросу на передовые цифровые технологии в разных секторах экономики входит в группу лидеров (по оценке экспертов) [https://sber.pro/publication/tsennye-dannye-kak-v-2021-godu-proiskhodit-tsifrovaia-transformatsiia-biznesa#:~:text].

Спрос транспорта и логистики на цифровые технологии в 2020 г. составил 89,4 млрд руб., а к 2030 г. может вырасти до 626,6 млрд руб. Благодаря цифровой трансформации производительность труда в отрасли к 2030 г. увеличится на 20%. В списке самых востребованных технологий — безбумажный документооборот, системы распределенного реестра, беспроводная связь, искусственный интеллект, дополненная и виртуальная реальность [https://www.cnews.ru/reviews/it_v_transportnoj_otrasli_2021].

В настоящее время цифровизация транспортной отрасли привела к тому, что часть предприятий и организаций работают еще на начальном

этапе процесса цифровой трансформации, не решаются перейти к формированию цифровой бизнес-модели, которая даст возможность получить реальные преимущества от цифровых технологий. Другая часть предприятий уже использует цифровые технологии и потенциал новых бизнес-моделей. Это противоречивое состояние в отрасли сдерживает интеграционный процесс формирования «Единой опорной сети» и реализацию стратегических целей.

Транспортная отрасль страны объективно может стать драйвером цифровизации и экономического роста, но это требует срочной реализации системных цифровых изменений, а такого рода качественные преобразования невозможно провести без новых бизнес-моделей и моделей управления.

Для изучения характера изменения приоритетов и задач управления в процессе цифровизации транспорта необходимо провести понятийный и методологический анализ поставленной проблемы.

В современной научной библиографии продолжает сохраняться неоднозначность толкования дефиниции «цифровая экономика»: от узкого технико-технологического подхода, до широкого цивилизационного анализа [1]. Также разнообразны трактовки понятий «цифровая трансформация», «цифровой транспорт», «цифровая логистика». Это накладывает отпечаток на понимание сущности понятия «цифровизация транспорта», закономерностей этого процесса и определения цифрового транспорта в качестве объекта управления.

В данном исследовании использованы определения, сформулированные в законодательстве РФ, методических материалах по реализации цифровых стратегий отрасли и документах, имеющих международный статус.

Так, «цифровая трансформация» в публикациях ЮНИДО определяется как «более широкое понятие, чем цифровизация. Она представляет собой интеграцию цифровых технологий во все сферы деятельности организации, коренным образом изменяя методы работы и способы предоставления преимуществ клиентам или заинтересованным сторонам. Речь также идет о приоритетном изменении организационной культуры, что требует постоянного оспаривания статус-кво, экспериментов и извлечения уроков из неудач. Цифровая трансформация — это широко используемый термин, который на практике будет выглядеть совершенно по-разному в отдельной организации. По существу, речь идет об ориентированной на клиента стратегической трансформации бизнеса, требующей организационных изменений и внедрения цифровых технологий»
[https://tii.unido.org/sites/default/files/publications/V2_RUSSIAN_Standard_digital_transformation_ONLINE_FINAL.pdf].

В Методических рекомендациях по цифровой трансформации государственных корпораций и компаний с государственным участием

дается определение экономической сущности цифровой трансформации как «комплексное преобразование бизнеса, связанное с успешным переходом к новым бизнес-моделям, каналам коммуникаций с клиентами и поставщиками, продуктам, бизнес- и производственным процессам, корпоративной культуре, которые базируются на принципиально новых подходах к управлению данными с использованием цифровых технологий, с целью существенного повышения его эффективности и долгосрочной устойчивости»
[https://digital.ac.gov.ru/upload/iblock/044/Методические%20рекомендации%20по%20цт.pdf].

Понятие «цифровой транспорт» позволяет раскрыть специфику объекта управления в условиях формирования сетевой экономики. Оно включает в себя понятие комплексной интеграции современных интеллектуальных и телекоммуникационных технологий, а также обеспечение на их основе взаимодействия между клиентами, транспортными службами, информационными системами управления транспортом и транспортной инфраструктурой, создание передовых сквозных транспортных технологий на основе цифрового управления и организации процессов перевозок [2]. Следует обратить внимание, что особенностью новых бизнес-процессов является включенность в них клиентов на разных стадиях создания транспортной услуги и обеспечение сетевого взаимодействия всех владельцев технологий и систем. Поэтому исследователи так часто используют понятие «интеграционная информационная система». Именно интеграционная информационная система, имеющая сложную структуру с контрольными элементами, для отслеживания и управления в режиме реального времени, а также симуляции и виртуализации возможных комбинаций транспортно-логистических ресурсов и средств на основе интеллектуальных и цифровых технологий, составляет основу цифровой логистики. Цифровая логистика предоставляет возможности управления логистическим процессом в режиме реального времени с оптимальным распределением транспортных ресурсов и рациональным распределением имеющихся возможностей [2].

Некоторые исследователи отмечают, что «транспорт уже самого ближайшего будущего будет представлять собой глобальную интеллектуальную систему, определяющим ресурсом которой станет информация. Функционировать эта система будет на принципах нейронных сетей, перемещением объектов в которых будет управлять искусственный интеллект. Концептуальные решения будут принимать машины, используя алгоритмы и программы, подготовленные ими самими, т.е. речь идет о самопрограммируемых системах» [3]. Транспортная логистика в ближайшем будущем в связи с внедрением инновационных бизнес-моделей, цифровых платформ и сервисов будет представлять собой глобальную интеллектуальную систему, где

информация станет определяющим звеном. В такой системе перемещение объектов будет контролироваться и в целом управляться искусственным интеллектом.

Очевидно, что прежние способы управления, которые в значительной степени носят реактивный характер, не могут рассчитывать на эффективность в эпоху передовой цифровой трансформации. Правила управления и подходы к регулированию новых технологий и инновационных процессов должны быть более гибкими и жизнеспособными за счет развития экспериментального регулирования, например, регулятивных «песочниц», упреждающих подходов, использования руководящих принципов и стандартов с участием многих заинтересованных сторон, а также продвижения международных инициатив [https://tii.unido.org/sites/default/files/publications/V2_RUSSIAN_Standard_digital_transformation_ONLINE_FINAL.pdf].

В рамках старых подходов и моделей управления такой вариант развития отрасли невозможен. Такой инновационный вариант развития транспортной инфраструктуры предполагает более сложную модель управления [4].

Обновление модели управления в конкретной экономической сфере всегда взаимосвязано с выработкой новой стратегии ее развития. Стратегия развития транспортной отрасли четко сформулирована в ряде документов, подготовленных и утвержденных Правительством РФ в 2020—2021 гг.

Транспортная стратегия предусматривает реализацию долгосрочных целей развития транспортной системы и прежде всего цифровую трансформацию отрасли и ускоренное внедрение новых технологий. В ходе реализации стратегического направления будут внедрены технологии искусственного интеллекта; сбора и обработки больших данных; систем распределенного реестра; виртуальной и дополненной реальности; пространственного анализа и моделирования; информационного моделирования. В части трансформации системы отраслевого управления в рамках ситуационного центра Минтранса России собираются данные от соответствующих ИТ-систем (данные о поездках граждан, о перевозках грузов, о состоянии дорожного полотна и др.), которые используются для принятия решений по управлению всем транспортным комплексом Российской Федерации.

На уровне функционирования отдельных транспортных предприятий цифровая трансформация выступает в качестве нового инструмента преобразования существующих моделей управления.

Специалисты отмечают, что «цифровая трансформация экономики привела к появлению вызовов для экономической науки, в том числе для менеджмента, которые можно условно разделить на следующие группы:

• изменение экономики бизнеса;

• изменение бизнес-модели бизнеса;
• изменение факторов ценности бизнеса.

Как результат, в отношении нового цифрового бизнеса перестали работать теоретические концепции, определяющие развитие компаний в доцифровую эпоху» [5].

В рамках процесса цифровизации транспорта задача трансформационной модели управления — построить бизнес-процессы так, чтобы предприятие могло стать агрегатором транспортно-логистического сервиса.

Приоритеты в данной модели управления направлены на совершенствование транспортно-логистического обслуживания потребителей посредством развития цифровых экосистем платформенного типа, реализуемых с использованием совокупности современных информационно-коммуникационных систем, киберфизических систем и технологий, с целью оптимизации параметров материальных и информационных потоков.

Логика трансформационной модели управления определена ее главной задачей — ускорить процесс и снизить затраты на цифровую трансформацию предприятия, в том числе за счет определения последовательности формирования инфраструктуры транспортно-логистических систем с учетом их сопряжения со стратегиями цифровизации прочих бизнес-процессов, в том числе, финансовых, экономических, маркетинговых. Для перехода в цифровой формат ведения бизнеса очень важно осуществить цифровую трансформацию организации при синхронном проведении оцифровки бизнес-процессов и их фундаментального реинжиниринга.

Основные цели цифровой трансформации в управлении — это рост скорости принятия решений, большая вариативность процессов, сужение числа вовлеченных в процесс работников (цепочек принятия решений и создания стоимости) и как результат — сокращение потерь, изменение структуры издержек, создание ценности в рамках платформенной модели бизнеса.

В основе изменения модели управления лежит методология цифровой платформы. Именно цифровая платформа и есть основа построения цифровой организации [1]. Цифровая платформа — «это подрывная инновация, представляющая собой интегрированную информационную систему, обеспечивающую многосторонние взаимодействия пользователей по обмену информацией и ценностями, приводящие к снижению общих транзакционных издержек, оптимизации бизнес-процессов, повышению эффективности цепочки поставок товаров и услуг» [https://www.econ.msu.ru/sys/raw.php?o=46781&p=attachment].

При несомненной экономической выгоде перехода к платформенной модели бизнеса, у нее есть и ряд угроз и прежде всего — риск потери контроля над каналами сбыта (с дальнейшей зависимостью от владельцев

цифровых платформ). Для транспортной отрасли России указанный риск пока незначителен при наличии сильного регулятора в лице государства. Но на уровне предприятия — преодоление, сглаживание этих и других противоречий процесса перехода к цифровой платформе остается одной из главных задач новой модели управления.

Рассмотрим, что принципиально должно измениться в системе управления транспортных предприятий в процессе цифровой трансформации. Прежде всего, в трансформационном процессе необходимо следующее.

1. Сформировать четкое понимание менеджментом предприятия экономической сущности происходящих изменений. Цифровизация не сводится к новым технологиям, оборудованию и электронному документообороту. Основная цель цифровой трансформации управления — помочь руководителям и подразделениям увеличить эффективность и конкурентоспособность операций и бизнес-процессов, т.е. повысить рентабельность. Необходимо изменить бизнес-модели, перестроить бизнес-процессы, подготовить персонал к преобразованиям.
2. Разработать план цифровой трансформации предприятия, который должен охватывать четыре ключевых области (рис. 1).

Рис. 1. **Ключевые области управления цифровой трансформацией транспортного предприятия**

Данные области следует представить более подробно.

Первая область — трансформация бизнес-процессов. Трансформация бизнес-процессов нацелена на перестройку рабочих процессов и связанных с задачами областей бизнеса. Имеется в виду изменение и

адаптация — зачастую долгосрочная — базовых и рабочих процессов в соответствии с меняющимися бизнес-целями, особенностями рынка и потребностями клиентов. Цель цифровой трансформация — создать сетевую технологическую структуру, которая ляжет в основу перестройки процессов. Например, внедрение цифровой облачной системы управления цепочкой поставок позволяет сократить время простоя, оптимизировать производство услуг.

В дальнейшем следует учитывать характеристики облачного производства, которые раскрыты в ряде работ (https://www.connect-wit.ru/tsifrovaya-ekonomika-chto-novogo.html) [1, 5]. Например, такие как:

- централизация и унификация управления физическим оборудованием, персоналом и другими видами ресурсов, интеграция управления с бизнес-системами;
- абстракция физических ресурсов с использованием уровня виртуализации и их объединение в виртуальные пулы ресурсов, что позволяет реализовать гибкое, эластичное и динамическое планирование использования ресурсов;
- кастомизация с применением данных от программных приложений верхнего уровня и данных от потребителей. Предоставление функций оборудования может быть кастомизировано, что также обеспечит снижение затрат и повышение операционной эффективности;
- стандартизация: использование стандартизированной технической архитектуры сервисных процессов и инфраструктуры обеспечивает интероперабельность, т.е. возможность смены поставщиков компонентов системы.

Вторая область управления — трансформация бизнес-моделей — направлена на основные элементы процесса создания ценности в конкретной отрасли. Фактически компании используют цифровую трансформацию для изменения традиционных бизнес-моделей на платформенные. В основе лежит понимание нового типа производства и основных критериев платформенной модели бизнеса. В основе этой модели система алгоритмизированных взаимовыгодных взаимоотношений значимого количества независимых участников отрасли экономики (или сферы деятельности), осуществляемых в единой информационной среде, приводящая к снижению транзакционных издержек. Снижение издержек достигается за счет роста скорости всех процессов; отказа от посредников; изменения системы разделения труда; кастомизации создаваемых продуктов.

Закономерно, третьей ключевой областью управления является трансформация корпоративной культуры. Успешная цифровая трансформация должна соответствовать культуре и ценностям компании. Потеря темпа внедрения современных цифровых технологий, сопротивление инновациям со стороны персонала приведет к упущенным

возможностям, снижению конкурентоспособности, доходов, отраслевой изоляции. Это область предполагает большую работу с персоналом.

Исследователи отмечают, что эта область управления наиболее тесно связана с понятием «интеллектуальное производство». Цифровые производственные и цифровые информационные технологии создают новый тип производства — интеллектуальное производство. Сущность интеллектуального производства не ограничивается внедрением цифровых производственных и цифровых информационных технологий в основные этапы жизненного цикла продукта. Этот тип производства имеет обязательный бизнес-процесс: развитие человеческого капитала. В этом контексте формируются социокиберфизические системы, способные решать ключевые задачи в цифровизации производственных систем и стать локомотивами роста новой экономики [1].

Четвертая область управления — трансформация маркетинга и сервиса, переход на клиенториентированный сервис и управление продуктом на всех стадиях его жизненного цикла. Цифровой транспорт и логистика потребуют иного подхода к управлению, который не только учитывает технологические аспекты, но и ориентирован на клиента в большей степени, чем когда-либо прежде; клиент принимает участие в создании продукта, контролирует его качества, может изменять ожидаемые полезные свойства и т.п. Киберфизические системы позволяют клиентам самим выбирать тот перечень функций, который необходим на основе реализации принципов самообслуживания, запроса по требованию, принципа измеримого и управляемого качества сервиса. Вместо автоматизации работы персонала, ответственного за сервис клиентов, имеет место возможность разрабатывать системы самообслуживания, минимизируя число посредников между клиентом и конечным сервисом или продуктом. Принципиально то, что клиент может сам легко распоряжаться своей обширной корпоративной сетью («облаком»), усовершенствовать ее, вводить новые услуги.

В целом, все это формирует предпосылки для создания цифрового сервиса XXI в. в рамках клиентоориентированной экономики в условиях цифровой реальности. Возникает возможность глубокой кастомизации транспортных услуг, что является одной из важнейших стратегических задач отрасли в целом.

Каждая из описанных выше ключевых областей управления в дальнейшем требует декомпозиции составляющих ее бизнес-процессов. В ряде случаев на предприятии часть бизнес-процессов продолжает формироваться в старой бизнес-модели, а часть уже работает в модели платформенной экосистемы. Это приводит к снижению эффективности экономической деятельности и несоответствию целей управления и реальных потребностей бизнеса. Фактически возникает потребность в антикризисной модели управления.

В текущей ситуации новая трансформационная модель управления транспортным предприятием должна принципиально отвечать следующим требованиям:

- обеспечивать рост скорости принятия решений за счет новых интеллектуальных технологий;
- поддерживать большую вариативность процессов, в том числе и в ключевых областях трансформации;
- постоянно сокращать число вовлеченных в процесс работников (цепочек принятия решений и создания стоимости);
- обеспечить изменение форм взаимодействия с клиентами;
- использовать все возможности современных аналитических систем.

В дальнейшем транспортные предприятия постепенно преобразуются, переходя к платформенному типу управления, объединяя в одну информационную среду задачи:

- управления знаниями персонала;
- управления технической информацией;
- включения клиентов в процесс управления качеством продукции;
- определения формы включения клиентов в производственные процессы;
- контроля каналов продвижения и продаж;
- определения функций интегрированной логистической поддержки.

Таким образом, одной из важнейших закономерностей цифровизации отрасли выступают фундаментальные изменения, происходящие в традиционных моделях управления предприятиями. Цифровая трансформация транспортно-логистического сектора подразумевает повышение экономической эффективности транспортной сферы в результате внедрения инновационных технологий и успешного интегрирования их с традиционными инструментами. Цифровизация предприятия или отрасли — это системный процесс. Он предполагает встраивание цифровых решений в процессы организации, а это изменение логики и самих процессов построения бизнеса и управления им.

Четкое понимание изменения ключевых областей и принципов управления в рамках механизма цифровой трансформации отрасли позволит ускорить процесс ее цифровизации, снизить временные и экономические издержки перехода к принципиально новому типу производства.

В рамках научной методологии поставленной проблемы необходимо развивать понятийно-терминологический аппарат, раскрывающий сущность функционирования цифровых экосистем транспортно-логистического обслуживания; выделить и экономически обосновать бизнес-процессы производства с киберфизическим характером протекания потоковых процессов транспортно-логистического

обслуживания; детально описать новую трансформационную модель управления предприятиями отрасли.

Литература

1. Диденко, Н. И. Оценка развития цифровой экономики на примере Европейского Союза / Н. И. Диденко, Д. Ф. Скрипнюк, В. В. Кобылинский // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). — 2020. — Т. 11. — № 2. — С. 196—215.
2. Горишняя, А. А. Цифровые технологии в транспортной логистике / А. А. Горишняя, Г. А. Чмут // Вестник университета. — 2021. — № 8. — С. 34—40.
3. Архипов, А. Е. Трансформация транспортной отрасли России под влиянием цифровых технологий / А. Е. Архипов, А. Е. Ряписов // Экономика и бизнес: теория и практика. — 2020. — № 4—1 (62). — С. 22—24.
4. Володин, В. М. Трансформация бизнес-моделей управления предприятиями промышленности и агропромышленного комплекса в условиях цифровизации экономики / В. М. Володин, Н. А. Надькина, А. В. Понукалин // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. — 2019. — № 3 (51). — С. 200—216.
5. Кочетков, Е. П. Цифровая трансформация экономики и технологические революции: вызовы для текущей парадигмы менеджмента и антикризисного управления // Стратегические решения и риск-менеджмент. — 2019. — Т. 10. — № 4. — С. 330—341.

References

1. Didenko, N. I. Otsenka razvitiya tsifrovoy ekonomiki na primere Yevropeyskogo Soyuza [Evaluation of the development of the digital economy on the example of the European Union] / N. I. Didenko, D. F. Skripnyuk, V. V. Kobylinskiy // MIR (Modernizatsiya. Innovatsii. Razvitiye). — 2020. — T. 11. — № 2. — S. 196—215.
2. Gorishnyaya, A. A. Tsifrovyye tekhnologii v transportnoy logistike [Digital technologies in transport logistics] / A. A. Gorishnyaya, G. A. Chmut // Vestnik universiteta. — 2021. — № 8. — S. 34—40.
3. Arkhipov, A. Ye. Transformatsiya transportnoy otrasli Rossii pod vliyaniyem tsifrovykh tekhnologiy [Transformation of the Russian transport industry under the influence of digital technologies] / A. Ye. Arkhipov, A. Ye. Ryapisov // Ekonomika i biznes: teoriya i praktika. — 2020. — № 4—1 (62). — S. 22—24.
4. Volodin, V. M. Transformatsiya biznes-modeley upravleniya predpriyatiyami promyshlennosti i agropromyshlennogo kompleksa v usloviyakh tsifrovizatsii ekonomiki [Transformation of business models for managing enterprises of industry and agro-industrial complex in the conditions of digitalization of the economy] / V. M. Volodin, N. A. Nad'kina, A. V. Ponukalin // Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedeniy. Povolzhskiy region. Obshchestvennyye nauki. — 2019. — № 3 (51). — S. 200—216.
5. Kochetkov, Ye. P. Tsifrovaya transformatsiya ekonomiki i tekhnologicheskiye revolyutsii: vyzovy dlya tekushchey paradigmy menedzhmenta i antikrizisnogo upravleniya [Digital transformation of the economy and technological revolutions: challenges for the current paradigm of management and anti-crisis management] // Strategicheskiye resheniya i risk-menedzhment. — 2019. — T. 10. — № 4. — S. 330—341.

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 342.951:351.82

© Семенов Сергей Александрович,
ФБУ «Служба морской безопасности»
Semenov@msecurity.ru

Транспортная безопасность и транспортные правоотношения

Аннотация. Общественные отношения в области обеспечения транспортной безопасности учеными рассматриваются как часть транспортных отношений. Вместе с тем изученные научные работы по этому вопросу не уделяют большого внимания аргументации такой точки зрения. В статье выделены основные признаки, позволяющие отнести общественные отношения в области транспортной безопасности к транспортным правоотношениям в целом и к транспортным правоотношениям административно-правового характера в частности. Например, по мнению автора, такими признаками являются возникновение общественных отношений, связанных с обеспечением транспортной безопасности, только в процессе и по поводу деятельности транспорта, их неоднородность. Общественные отношения административно-правого характера, связанные с обеспечением транспортной безопасности, обладают теми же признаками, что и транспортные отношения административно-правого характера. Для области обеспечения транспортной безопасности характерно и применение диспозитивного метода, который применяется в комплексе с императивным методом. Источником права в области обеспечения транспортной безопасности также выступают международные договоры РФ.

Ключевые слова: транспортная безопасность; транспортные правоотношения.

© Sergey Al. Semenov,
FBE Russian Maritime Security Service

Transport security and transport legal relations

Abstract. Public relations in the field of transport security are considered by scientists as part of transport relations. At the same time, the studied research works on this issue do not pay much attention to the argumentation of this

point of view. The current paper has considered the main features that make it possible to attribute public relations in the field of transport security both to transport legal relations and to transport administrative-legal relations. For example, according to the author, such characteristics are the emergence of social relations related to transport security enforcement and their heterogeneity. Public relations of an administrative-legal nature related to transport security enforcement have the same traits as transport administrative-legal relations. The field of transport security enforcement is also characterized using the dispositive method, which is used together with the imperative method. International treaties of the Russian Federation also act as a source of law in the field of transport security enforcement.

Keywords: transport security; transport relations.

Видовым признаком понятия «транспортная безопасность», который выделяет его из родового понятия «безопасность», является «транспорт». Можно предположить, что общественные отношения по поводу обеспечения транспортной безопасности входят в систему транспортных отношений. Действительно, такая точка зрения в транспортном образовании является само собой разумеющейся [1]. Однако попробуем ее аргументировать и выделить основные критерии, которые бы ее подтвердили.

По мнению А. И. Землина, «система транспортных отношений имеет своей основой, равно как и первопричиной для возникновения иных отношений, отношения по перевозке» [1, стр. 13]. Перевозка является обязательным условием обеспечения торгового оборота и осуществляется на основании договора перевозки. «Под транспортными договорами следует понимать такие соглашения сторон, которые направлены на реализацию или обеспечение процесса доставки грузов, пассажиров и багажа в пункт назначения с помощью самоходных транспортных средств» [1, стр. 140].

В соответствии с ч. 1 ст. 4 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчиков. При этом субъектами транспортной инфраструктуры являются юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании (п. 9 ст. 1 Закона). Перевозчиками Закон определяет юридических лиц или индивидуальных предпринимателей, принявших на себя обязанность доставить пассажира, вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт

назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю) (п. 7 ст. 1 Закона).

Как и иные транспортные отношения, общественные отношения, связанные с обеспечением транспортной безопасности, возникают только в процессе и по поводу деятельности транспорта. При этом они вторичны по отношению к иным транспортным отношениям и являются следствием их возникновения. Сначала субъект транспортной инфраструктуры и перевозчик должны стать субъектами транспортных правоотношений, а объект транспортной инфраструктуры и транспортное средство приобрести в рамках транспортных правоотношений комплекс признаков, позволяющих отнести их к соответствующей категории, предусмотренной Федеральным законом «О транспортной безопасности».

Например, суда, используемые для санитарного, карантинного и другого контроля, прогулочные суда и спортивные парусные суда не рассматриваются Законом в качестве транспортных средств, хотя с точки зрения Кодекса торгового мореплавания РФ их деятельность относится к торговому мореплаванию. Это связано с тем, что согласно как Кодексу торгового мореплавания РФ (ст. 7), так и Кодексу внутреннего водного транспорта РФ (ст. 3), важным признаком прогулочных судов и спортивных парусных судов является их использование (эксплуатация) в некоммерческих целях. Естественно, что и суда, используемые для санитарного, карантинного и другого контроля, эксплуатируются в некоммерческих целях. А транспортные договоры — это коммерческие договоры.

На первый взгляд, общественные отношения по поводу обеспечения транспортной безопасности однородны. Однако в зависимости от вида транспорта основаниями для их возникновения выступают транспортные отношения, регулируемые разными правовыми нормами. Содержание указанных норм может существенно отличаться от вида транспорта, объекта транспортной инфраструктуры, транспортного средства, правого статуса субъектов транспортных правоотношений.

Федеральный закон «О транспортной безопасности», определяя единые правила по обеспечению транспортной безопасности различных видов транспорта как единой транспортной системы страны, учитывает имеющееся разнообразие транспортных отношений и устанавливает требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта (ст. 8).

Содержание транспортных отношений позволяет выделить среди них транспортные правоотношения административно-правового характера. «Для этого вида транспортных правоотношений характерно следующее: во-первых, они возникают в процессе государственного управления транспортом; во-вторых, имеют в качестве обязательного субъекта орган государственного управления в области транспорта; в-третьих, это отношения власти-подчинения, которым присуще юридическое

неравенство сторон» [1, стр. 62]. «Содержание административно-правовых транспортных отношений составляют права и обязанности их субъектов, запреты и ограничения в связи с их реализацией» [1, стр. 62].

Правоотношения в области обеспечения транспортной безопасности в полной мере соответствуют вышеуказанным характеристикам.

Регулирование правоотношений в области обеспечения транспортной безопасности осуществляется по инициативе государства, путем проявления его нормотворческой власти и на основании и путем принятия специального закона — Федерального закона «О транспортной безопасности», входящего в состав транспортного законодательства, и подзаконных ему актов Правительства РФ.

Государственное управление в области обеспечения транспортной безопасности осуществляется через деятельность специально уполномоченных органов исполнительной власти. Среди них Федеральным законом «О транспортной безопасности» в первую очередь выделяются компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности, которыми являются федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные Правительством РФ осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности. К ним относятся подведомственные Минтрансу России федеральные агентства по видам транспорта. В частности, к их компетенции относятся аккредитация аттестующих и специализированных в области обеспечения транспортной безопасности организаций и подразделений транспортной безопасности; утверждение проведенной оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры; категорирование объектов транспортной инфраструктуры.

Право возложения полномочий по федеральному государственному контролю (надзору) в области транспортной безопасности Федеральным законом «О транспортной безопасности» предоставлено Правительству РФ. В соответствии с п. 3 Положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности (утверждено постановлением Правительства РФ от 29 июня 2021 г. № 1051) федеральный надзор осуществляет Ространснадзор.

Кроме того Федеральный закон «О транспортной безопасности» наделяет компетенцией федеральные органы исполнительной власти, осуществляющие функции: по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта (Минтранс России); в области обеспечения безопасности (ФСБ России); по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел (МВД России). К полномочиям Минтранса России относятся представление порядков (правил) в области обеспечения транспортной безопасности в Правительство РФ либо самостоятельное их установление. ФСБ России и МВД России участвуют в их согласовании.

Права и обязанности субъектов правоотношений в области обеспечения транспортной безопасности, запреты и ограничения, с ним связанные, устанавливаются Федеральным законом «О транспортной безопасности», Правительством РФ и Минтрансом России. Например, ст. 10 Закона определяет ограничения при выполнении работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности. Статья 12.3 определяет права подразделений транспортной безопасности на приобретение, хранение и применение специальных средств, а также электрошоковых устройств и искровых разрядников, служебного огнестрельного оружия и боевого ручного стрелкового оружия. Также указанная статья наделяет работников подразделений транспортной безопасности правами на ношение, хранение и применение перечисленных специальных средств и оружия, а также физической силы. Глава X Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности (утверждены приказом Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 227) на основании ч. 14 ст. 12.2 Федерального закона «О транспортной безопасности» устанавливает перечни оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещения в зону транспортной безопасности или ее часть.

Права и обязанности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков в области обеспечения транспортной безопасности установлены ст. 12 Закона. При этом к их правам относятся только право в установленном порядке получать от уполномоченных федеральных органов исполнительной власти информацию по вопросам обеспечения транспортной безопасности и право вносить в Минтранс России, ФСБ России и МВД России предложения по обеспечению транспортной безопасности. Все остальное содержание указанной статьи — обязанности субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков. А ч. 3 ст. 12 определяет ответственность субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков за неисполнение требований в области обеспечения транспортной безопасности в соответствии с законодательством РФ.

Кодексом РФ об административных правонарушениях в ст. 11.15.1 и 11.15.2 установлена административная ответственность за нарушение требований в области транспортной безопасности и установленных в области обеспечения транспортной безопасности порядков и правил.

Как видим, для правоотношений в области обеспечения транспортной безопасности характерно юридическое неравенство сторон.

Для регулирования общественных отношений, возникающих в процессе и по поводу деятельности различных видов транспорта как единой транспортной системы страны, образующих его предмет, применяются императивный и диспозитивный методы правового регулирования,

характерные для публичных и частных отраслей российского права [1, стр. 27].

Метод властных полномочий затронут выше. Но для области обеспечения транспортной безопасности характерно и применение диспозитивного метода, который применяется в комплексе с императивным методом, но при этом раздельно от него. Метод равенства сторон является основным методом правового регулирования транспортных договорных правоотношений.

В частности, Федеральный закон «О транспортной безопасности» определяет договорную основу отношений между субъектами транспортной инфраструктуры и подразделениями транспортной безопасности по поводу защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства; проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами РФ; обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу; проверки соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности требованиям законодательства РФ о транспортной безопасности.

Примером императивного государственного воздействия на договорные отношения по поводу перевозки является ч. 12 ст. 12.3 Закона, которая основанием для расторжения договора перевозки в одностороннем порядке определяет отказ пассажира от досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности.

Транспортная безопасность обладает еще одной важной чертой, свойственной транспортным правоотношениям, — источником права в нем наравне с иными выступают международные договоры РФ. При этом Федеральный закон «О транспортной безопасности» в отношении объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, являющихся объектами правоотношений, регулируемых такими договорами, определены особенности нормативно-правого регулирования обеспечения транспортной безопасности, не распространяющиеся на иные объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства. Например, в части, касающейся морского транспорта, в Федеральном законе «О транспортной безопасности» имеются следующие особенности. Частью 1 ст. 5 предусмотрено проведение оценки уязвимости только судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и

требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами РФ. Оценка уязвимости иных транспортных средств Законом, за исключением судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, не предусмотрена.

В соответствии с ч. 5 ст. 5 Федерального закона «О транспортной безопасности» оценка уязвимости судна, в отношении которого применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами РФ, является оценкой охраны судна, осуществляющего международные рейсы, предусмотренной международными договорами РФ. Оценка уязвимости морского терминала и акватории морского порта включает в себя оценку охраны соответствующего портового средства (ч. 6 ст. 5). Оценки уязвимости проводятся с учетом требований, установленных международными договорами РФ и Федеральным законом «О транспортной безопасности», а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами РФ.

На основании результатов проведенной оценки уязвимости субъекты транспортной инфраструктуры разрабатывают планы обеспечения транспортной безопасности судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами РФ. Для обеспечения транспортной безопасности иных транспортных средств, за исключением судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, планы обеспечения транспортной безопасности не разрабатываются.

Статьей 9 Федерального закона «О транспортной безопасности» предусмотрено, что план обеспечения транспортной безопасности судна, в отношении которого применяются правила торгового мореплавания и требования, установленные международными договорами РФ, является планом охраны судна, осуществляющего международные рейсы, предусмотренным международными договорами РФ. Планы обеспечения транспортной безопасности морского терминала; акватории морского порта; расположенных во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе РФ искусственного острова, установки, сооружения, отнесенных к портовым средствам, являются планами охраны соответствующего портового средства. Указанные планы разрабатываются с учетом требований, установленных международными договорами РФ, Федеральным законом «О транспортной безопасности», а также принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами РФ.

Наличие среди правовых источников международных договоров РФ соответствует принципу обеспечения транспортной безопасности «интеграция в международные системы безопасности» и создает условия

для регулирования ими и иных общественных отношений в данной сфере. Например, в областях противодействия морскому пиратству и морской кибербезопасности.

Литература

1. Транспортное право. Общая часть : учебник / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — Москва : Юридический институт МИИТа, 2017.

References

1. Transportnoye pravo. Obshchaya chast' : uchebnik [Transport law. General part: textbook] / otvetstvennyye redaktory N. A. Dukhno, A. I. Zemlin. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIITa, 2017.

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 81.276.6(078)

© Федорова Елена Леонидовна,
кандидат филологических наук,
Российский университет транспорта (МИИТ)
fedorel2016@yandex.ru

© Скуйбедина Ольга Николаевна,
кандидат философских наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ);
Национальный исследовательский университет
«Московский энергетический институт»
skujbedina@mail.ru

© Семаева Ольга Владимировна,
кандидат педагогических наук,
Московский финансово-промышленный университет «Синергия»;
Национальный исследовательский университет
«Московский энергетический институт»
semaewa.olga@yandex.ru

© Тоцкая Ирина Владимировна,
кандидат педагогических наук, доцент,
Ростовский государственный транспортный университет (РГУПС)
irina.totzkaja@yandex.ru

Коммуникативные особенности текстов, размещенных в транспорте (на примере метро) и их влияние на безопасность передвижения пассажиров

Аннотация. В статье анализируется проблема дискурсивности и перлокутивности текстов, размещенных в транспорте (на примере текста на экранах вагонов метро). Целью данного исследования является оценка информационного, визуального и эмоционального воздействия на состояние адресатов; выявление помех в восприятии информации; установление влияния текстовой информации на безопасное передвижение пассажиров. В результате проведенного исследования выявлено особое внимание адресатов к текстам, содержащим полезную информацию, создающую атмосферу комфорта и безопасности на

транспорте. Отмечены проблемы, возникающие у пассажиров с усвоением информации, учитывая их внутреннее состояние на данный момент времени, а также определены технические особенности текста, мешающие восприятию информации, что снижает степень безопасности в метро. Выдвинуты предложения по совершенствованию текстов, размещенных на экранах метро, с целью обеспечения безопасного передвижения пассажиров.

Ключевые слова: коммуникация; письменная ментальность; безопасность транспорта; адресат и адресант; перлокутивность текстов; дискурс.

© Elena L. Fedorova,
Candidate of Philological Sciences,
Russian University of Transport

© Olga N. Skuybedina,
Candidate of Philosophical Sciences, associate professor,
Russian University of Transport;
National Research University MPEI

© Olga V. Semaeva,
Candidate of Pedagogical Sciences,
NPPEI HE “Synergy”,
National Research University MPEI

© Irina V. Totskaya,
Candidate of Pedagogical Sciences, associate professor,
Rostov State Transport University (RSTU)

Communicative features of the texts placed in transport (on the example of the subway) and their impact on the safety of passengers’ movement

Abstract. The current paper has presented the analysis of the problem of discursiveness and perlocution of texts placed in transport (on the example of text on subway-car panels). The purpose of the study was to evaluate the informational, visual, and emotional impact on the state of the addressees; to identify the problems in the perception of information; to establish the influence of textual information on the safe movement of passengers. As a study result, there has been determined a special attention of addressees to the texts containing useful information that creates an atmosphere of comfort

and safety in transport. There have been identified the problems with the assimilation of information among passengers, taking into consideration their mood at a given time, and there have been also established technical features of the text that arise problems with the perception of information, which reduces the degree of safety in the subway. There have been made the proposals to improve the texts on subway-car panels and screens in order to ensure safe passengers' movement.

Keywords: communication; written mentality; transport safety; addressee and addresser; perlocution of texts; discourse.

Введение

Коммуникацией называют эффективное повседневное устное и письменное взаимодействие, цель которого состоит в передаче информации от одного субъекта к другому. Безусловно, коммуникацию сегодняшнего дня нельзя рассматривать в отрыве от современных информационных, технологических и лингвистических тенденций. Особо следует сказать о так называемом сдвиге в семиотике письменной речи, об особенностях письменной ментальности.

В 2012 г. Н. Д. Голев опубликовал статью, в которой выделил составляющие сдвига в письменной речи:

- «когнитивные (новая письменная ментальность) — тенденция к холистическому представлению коммуникативного содержания, тесно увязанная с усилением визуального канала передачи информации;

• дискурсивно-коммуникативные:

— усиление дискурсивных тенденций письменной речи;

— усиление перлокутивных тенденций письменной речи;

• семиотические:

— конкуренция звуковой и визуальной форм речи, представляющие собой способ (*внутренняя форма*, структура) современной коммуникации;

— конкуренция звуковой и визуальной детерминант внутри письменной речи;

— усиление визуального канала, которое ведет к повышению степени иероглифичности письменной речи;

• технологические (*внешняя форма* коммуникации) — от бумаги к электронному носителю, от ручного написания к клавишно-клавиатурному; увеличение скорости записи; расширение возможностей получения и передач текстов на расстояние и по количеству адресатов (спам как форма распространения информации, максимальным образом эксплуатирующая эту возможность)» [2, стр. 6].

Можно констатировать, что сейчас в речи произошли важные изменения под влиянием всех вышеперечисленных факторов, наблюдаются и преобладание визуальной информации, и технологические способы предоставления информации, и

иероглифичность, и увеличение количества адресатов, что вызвало необходимость учета психологических, социальных, возрастных и иных факторов. В данной работе уделяется внимание, прежде всего, анализу текстов, размещенных на экранах в вагонах метро г. Москвы, что является важной и актуальной проблемой реализации коммуникации между городом и человеком.

Тексты, размещенные в метро, обладают определенным специфическим для них набором коммуникативных, лексико-семантических и грамматических текстообразующих качеств. Они выполняют множество функций, одной из которых является стремление воздействовать на зрительскую аудиторию пассажиров для достижения целей, которые в значительной степени определяются местом, временем и безопасностью.

По мнению М. Г. Мартыненковой, телевизионное изображение является одним из средств программирования телеаудитории на определенные установки. Видеоряд, дополняющий текстовые новостные подводки, считает автор, поможет сгладить вербальную часть или, напротив, усилить ее содержание. При этом «при нейтральном словесном ряде видеофрагмент позволяет добавлять оттенки содержания, соответствующие политике канала» [4]. Говоря о перлокутивном эффекте текстов метро, по содержащейся в них информации следует прежде всего разделить их на виды выполняемых ими функций:

- развлекать (кулинарные рецепты, астрономический календарь, мультфильмы и т.п.);
- сообщать важную информацию (антиковидные меры на транспорте, меры пожарной безопасности дома);
- рекламировать транспортную систему с обязательным указанием ее безопасности, показать стремление сделать жизнь пассажиров наиболее комфортной и удобной, а также продемонстрировать достижения в области развития транспортной системы в целом и метро в частности.

Для реализации данных функций используются такие средства, как:

- мультипликация (меры, предпринимаемые городом для предотвращения и предупреждения развития неблагоприятной инфекционной обстановки);
- клипы (реклама транспорта);
- интервью;
- презентация (наиболее часто используемая форма).

Необходимо помнить, что зависимость текстовой информации от массового сознания, социальной ориентированности является прямой и находит отражение в текстах, размещенных на экранах метро. Авторами статьи была поставлена задача — установить связь между необходимостью осуществления безопасных перевозок и созданием определенного информационного и эмоционального климата в закрытом пространстве посредством текстов на экранах в метро.

Материалы и методы

Для реализации поставленной задачи и понимания воздействия текстов, размещенных на экранах метро, в рамках проблематики исследования было проведено социологическое исследование среди студентов первых курсов двух транспортных и двух технических вузов страны. Возраст опрашиваемых от 17 до 21 года. Контингент опрашиваемых выбран не случайно, как наиболее «отзывчивый» к различным технологиям и способам воздействия на сознание. Опрос проводился методом свободного анкетирования перед проведением очного занятия. Анкета была представлена опрашиваемым в печатном виде. Опрос проведен в апреле 2022 г.

Методом исследования послужила анкета и ранее проведенный устный опрос студентов, который и лег в основу анкетирования. Методом исследования является формализованный опрос 176 респондентов. В ходе анкетирования интервьюер задает вопросы и фиксирует полученные ответы. В дальнейшем результаты были оформлены в виде процентных графиков, где 100% — это 176 респондентов. Анкета включала в себя семь вопросов, которые были направлены на анализ мнения опрашиваемых по четырем направлениям: 1) информационное воздействие; 2) визуальное воздействие; 3) эмоциональное воздействие; 4) предложения по совершенствованию текстов в транспорте, которые помогли выявить важную связь между текстом, информационным наполнением и безопасностью пассажирских перевозок.

Результаты и обсуждение

Далее представлены основные результаты опроса. В каждой ячейке указана доля (%) студентов, сделавших соответствующий выбор. Здесь следует сказать, что первые два вопроса анкеты были направлены на определение информационного воздействия и той реакции, которая возникает у пассажиров.

Результаты ответа на первый вопрос анкеты отражены на рис. 1.

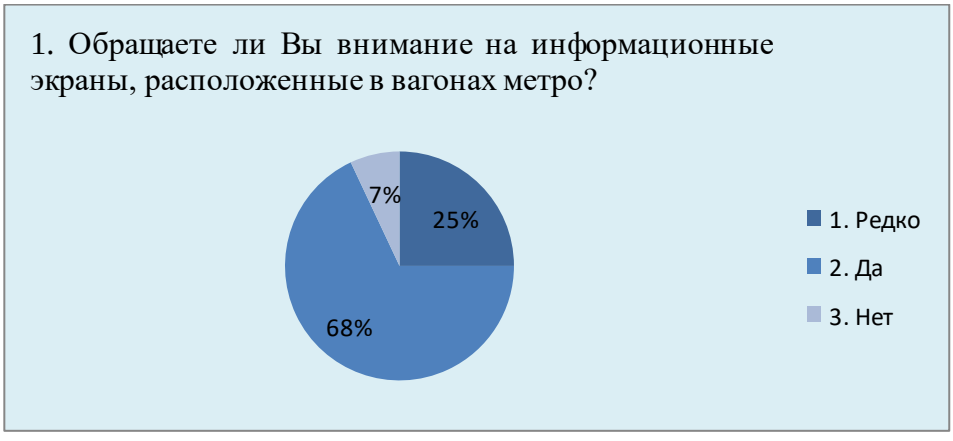


Рис. 1. **Результаты ответов на первый вопрос анкеты**

Полученные результаты позволяют сделать вывод, что больше половины респондентов, а это 68%, обращают внимание на расположенные в вагонах метро экраны, проявляют заинтересованность. 25% — обращают внимание, но делают это не регулярно. И только 7% ответили, что не обращают внимание. Введение в метро информационных экранов, размещенных в вагонах метро, стало нормой пассажироперевозок, необходимых для опосредованного общения.

Результаты ответа на второй вопрос анкеты отражены на рис. 2.

Рис. 2. **Результаты ответов на второй вопрос анкеты**

Ответы на второй вопрос анкеты позволяют сделать вывод, что прежде всего для данной категории пассажиров необходима информация о происходящем в столице, различных культурных мероприятиях, истории и т.п., именно такое наполнение вызывает большое внимания у 84%, т.е. желание получить и узнать за определенное время поездки как можно больше нового. Варианты «Реклама» (7%) и «Необходимая информация» (9%) вызывают не такое пристальное внимание, однако являются необходимой частью осуществления безопасного движения. Можно предположить, что экранное время должно делиться в соответствии с социальным запросом и подаваться в ином оформлении, привлекающем больше внимания.

Следующие два вопроса анкеты были направлены на определение визуального воздействия на пассажиров.

Результаты ответа на третий вопрос анкеты отражены на рис. 3.

Рис. 3. **Результаты ответов на третий вопрос анкеты**

Для большинства респондентов важным и существенным является подача информации, ее расположение на экране, цветовое решение и т.д. 72% ответили, что для них это имеет значение. Стоит обратить внимание, что тех, кто не обращает внимания на экраны вагонов метро (из первого пункта опроса), — 7%, и тех, кто, не замечает, как подается информация, — 11%, примерно одинаковое процентное соотношение.

Следует сказать, что особое внимание привлекает такой важный аспект синтаксиса, как отсутствие точки в конце предложений. Тексты подаются в слайдах без точки, в красной рамке. Блогосфера и социальные сети повлияли прежде не только на формат и форму общения, но отчасти и на состояние русского языка в целом.

М. Кронгауз отмечает, что «если текст поста состоит из нескольких предложений, то внутри точка ставится, а в конце сообщения она избыточна, потому что у публикации есть рамочка и специально обозначать конец не нужно» [3]. Также внесение в текст информации, оформленной иероглифами, пиктограммами, является насущной необходимостью для того, чтобы коммуникация была успешной. Однако и здесь необходимо «договариваться» о значении знака, учитывая социальные, национально-культурные особенности [5]. Можно говорить о том, что тексты метро стремятся отражать не логику мышления, а логику восприятия. За словом не должно прятаться несколько смыслов, а если возникает возможность трактовать его в разных значениях, значит необходимо подкрепление в виде картинки, трактующей его однозначно [1, стр. 273]. В текстах на экранах метро именно эти языковые и информационные тенденции особо ярко представлены. Поэтому следующий вопрос анкеты затрагивают данный аспект, чтобы понять наличие и степень влияния изменившихся языковых тенденций на восприятия информации.

Результаты ответа на четвертый вопрос анкеты отражены на рис. 4.

Рис. 4. **Результаты ответов на четвертый вопрос анкеты**

Экраны метро представляют собой информацию, подаваемую определенными порциями, кадрами и то, что находится внутри него, — картинка+текст — несет всю информационную нагрузку. Расположение текста, его оформление, «подача» имеет такое же важное значение, как и форма и цвет «подложки». 61% респондентов не обращают на это внимание. Действительно, сама подача текста способствует его восприятию как завершенного, например, использование цветных рамок. 28% опрашиваемых при чтении предложений обращают внимание на отсутствие точки, что ведет к ощущению незавершенности высказывания. Отсюда необходимость деления текстовой информации на определенные информационные блоки, допускающие разные подходы к его оформлению.

Отдельное внимание воздействию текстов, расположенных на экранах вагонов метро, уделено пятым вопросом анкеты, призванным проанализировать эмоциональное воздействие (рис. 5).

Рис. 5. **Результаты ответов на пятый вопрос анкеты**

Так для респондентов (54%) важно, чтобы время, потраченное в пути, не было бесполезным, а тексты, прочитанные во время пути, были полезны и информативны. Немаловажным также является и ощущение покоя, комфорта и безопасности, это оказалось на первом месте для 15% опрошенных. 31% опрошенныхпрочитали тексты, но они оказались не интересны, что может говорить о необходимости корректировки выбора информационных тем.

Следующий вопрос анкеты представляет собой варианты, которые были предложены опрашиваемым для внесения своих предложений по содержанию информационных текстов в метро.

Результаты ответа на шестой вопрос анкеты отражены на рис. 6.

Рис. 6. **Результаты ответов на шестой вопрос анкеты**

Результаты ответов на шестой вопрос анкеты можно интерпретировать как необходимость разнообразной информации, хотя в большей степени внимание, по мнению респондентов, должно быть уделено полезным сообщениям (36%), связанным с прибытием и расписанием поездов метро, поведением на транспорте, безопасным нахождением в вагонах метро и оказанием первой помощи пострадавшим.

Последний вопрос анкеты носит также рекомендательный характер, касающийся оформления текстов в метро, так как в вариантах ответов содержатся перечисления помех для восприятия информации. Стоит отметить, что стремление воздействовать на пассажиров через изображение связано в том числе и с необходимостью осуществлять безопасные перевозки, создавать положительный эмоциональный фон, благоприятную атмосферу, так как метро является видом транспорта

повышенной опасности. Безопасность на транспорте формируется людьми, к которым следует предъявлять требования, выраженные в нормативных правовых актах, также касающихся формы и содержания изображений и сообщений [6]. Следовательно, выбор нейтрального видеоряда, который сопровождает тексты метро, обусловлен местом трансляции контента.

Результаты ответа на седьмой вопрос анкеты отражены на рис. 7.

Рис. 7. **Результаты ответов на седьмой вопрос анкеты**

54% респондентов уверенно воспринимают информацию, способны ее быстро и качественно обрабатывать, однако довольно большой процент — 38% не могут оценить качество и тематику текстов в связи с техническими трудностями (мелкий шрифт на экране, быстрая смена кадра, небольшой экран и т.п.), что, возможно, приведет к необходимости разрабатывать и иные способы воздействия на пассажиров.

Выводы

В результате исследования можно сделать следующие выводы.

1. Большинство пассажиров метро обращают внимание и читают информацию, представленную текстами в метро, их повышенной заинтересованностью пользуются материалы, содержащие информацию о происходящем в столице, различных культурных мероприятиях, истории.

2. Для большинства респондентов важным и существенным является форма и размер (порция) подачи информации, ее расположение на экране, цветовое решение, сопровождение картинками, мультипликацией.

3. Для пассажиров важным является не только информационная, но и эмоциональная составляющая информации, способная создавать состояние покоя, комфорта и безопасности.

4. Респондентами обозначены технические составляющие, такие как мелкий шрифт на экране, быстрая смена кадра, небольшой экран, мешающие полноценно воспринимать текстовое сообщение.

В связи с проведенным исследованием авторы считают, что для создания определенной безопасной среды при перевозке пассажиров необходимо проведение периодичного мониторинга мнения пассажиров, который сможет дать определенные ориентиры в трактовке самочувствия, самоощущения, самоориентации в закрытом пространстве, где информация начинает играть роль «якоря» стабильности и уверенности городского жителя.

Литература

1. Выготский, Л. С. Мышление и речь / Л. С. Выгодский. — Санкт-Петербург : Питер, 2020.
2. Голев, Н. Д. Письменная коммуникация новейшего времени: основные векторы развития / Н. Д. Голев // Вестник Томского государственного университета. Филология. — 2012. — № 2 (18). — С. 5—17.
3. Кронгауз, М. Культура речи / М. Кронгауз // https://www.culture.ru/materials/173675/kultura-rechi (дата обращения: 4 января 2022 г.).
4. Мартыненкова, М. Г. Перлокутивный эффект текстообразующих средств (на примере анализа телевизионных новостных выпусков) / М. Г. Мартыненкова // https://cyberleninka.ru/article/n/perlokutivnyy-effekt-tekstoobrazuyuschih-sredstv-na-primere-analiza-televizionnyh-novostnyh-vypuskov/viewer (дата обращения: 4 января 2022 г.).
5. Скуйбедина, О. Н. Фоновые знания языка в национально-маркированных формах передвижения (на примере видов транспорта в Британии) / О. Н. Скуйбедина // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 9 (9). — С. 65—69.
6. Dukhno Nikolay A., Skuybedina Olga N. The Formation of Legal Culture of a Person in Order to Ensure Transport Safety// Transportation Research Procedia. – 2022. – No. 61. – Pp. 253—258

References

1. Vygotskiy, L. S. Myshleniye i rech' [Thinking and speech] / L. S. Vygodskiy. — Sankt-Peterburg : Piter, 2020.
2. Golev, N. D. Pis'mennaya kommunikatsiya noveyshego vremeni: osnovnyye vektory razvitiya [Written communication of modern times: the main vectors of development] / N. D. Golev // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Filologiya. — 2012. — № 2 (18). — S. 5—17.
3. Krongauz, M. Kul'tura rechi [Culture of speech] / M. Krongauz // https://www.culture.ru/materials/173675/kultura-rechi (data obrashcheniya: 4 yanvarya 2022 g.).
4. Martynenkova, M. G. Perlokutivnyy effekt tekstoobrazuyushchikh sredstv (na primere analiza televizionnykh novostnykh vypuskov) [Perlocutionary effect of text-forming means (on the example of the analysis of television news releases)] / M. G. Martynenkova // https://cyberleninka.ru/article/n/perlokutivnyy-effekt-tekstoobrazuyuschih-sredstv-na-primere-analiza-televizionnyh-novostnyh-vypuskov/viewer (data obrashcheniya: 4 yanvarya 2022 g.).

5. Skuybedina, O. N. Fonovyye znaniya yazyka v natsional'no-markirovannykh formakh peredvizheniya (na primere vidov transporta v Britanii) [Background knowledge of the language in nationally marked forms of movement (on the example of modes of transport in Britain)] / O. N. Skuybedina // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2016. — № 9 (9). — S. 65—69.
6. Dukhno Nikolay A., Skuybedina Olga N. The Formation of Legal Culture of a Person in Order to Ensure Transport Safety// Transportation Research Procedia. — 2022. — No. 61. — Pp. 253—258.

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 347.82

© Лаврухин Максим Витальевич,
Государственное областное казенное учреждение по управлению автомобильными дорогами Мурманской области
lawruhin.maxim@yandex.ru

Партнерская программа скрининга или частные подразделения транспортной безопасности Соединенных Штатов Америки

Аннотация. В статье предлагается рассмотреть партнерскую программу скрининга (досмотра), утвержденную в 2004 г. Администрацией транспортной безопасности Соединенных Штатов Америки, с помощью которой федеральные международные аэропорты вправе привлекать аккредитованные частные компании для проведения процедур досмотра и внутриобъектовой безопасности аэропорта, вместо офицеров Администрации транспортной безопасности. В статье мы также рассмотрим проблемные вопросы, возникшие при применении такой программы.

Ключевые слова: транспортная безопасность; досмотр; скрининг; Администрация транспортной безопасности США.

© Maksim V. Lavrukhin,
Regional State Institution for Road Management
of the Murmansk Region

Screening Partnership Program or private transportation security agencies of the United States of America

Abstract. The current paper has considered the Screening Partnership Program instituted in 2004 by the Transportation Security Administration (TSA) in the United States, through which federal international airports have the right to employ accredited private security agencies to conduct screening and enforce security of the airport, instead of TSA officers. In the current paper, there have been also analyzed the problematic issues that have arisen in the

application of such a program, as well as the financial costs of attracting such agencies, based on published electronic auctions.

Keywords: transport security; inspection; screening; Transportation Security Administration (TSA) in the United States.

Партнерская программа скрининга (досмотра) (далее — программа) утверждена в 2004 г. подведомственной Министерству внутренней безопасности США Администрацией транспортной безопасности (далее — АТБ) США, которая представляет собой новаторскую программу для США, позволяющую федеральным международным аэропортам пользоваться услугами частного сектора охранных организаций для проведения досмотра пассажиров, персонала, багажа, воздушных судов, транспортных средств и обеспечения внутриобъектового режима, исключив при этом участие офицеров АТБ США. К решению о разработке такой программы транспортное сообщество и сообщество экспертов авиационной безопасности пришли ввиду низких показателей эффективности работы офицеров АТБ. В 2016 г. международный аэропорт О'Хара (штат Иллинойс, Чикаго) сообщил в Твиттере, что время ожидания в очереди на досмотр больше среднего, и клиенты должны прибывать как минимум за три часа до своих внутренних и международных рейсов. АТБ ранее предлагала пассажирам прибывать на два часа раньше, чтобы не опоздать на рейс, но из-за большего количества пассажиров офицеры АТБ стали не справляться [URL: https://money.cnn.com/2016/05/17/pf/chicago-airport-three-hours-arrival-time/].

Для участия в такой программе аэропорт и директор по безопасности должны подать заявку в адрес АТБ, указав в ней: стремится ли организация, являющаяся оператором аэропорта, оказывать собственные услуги по досмотру; планируются ли в аэропорту какие-либо мероприятия в течение следующих 18 месяцев, такие как крупное строительство или значительные конструктивные изменения, которые могут повлиять на работу досмотра; дополнительные сведения, которые так или иначе влияют на процедуру проведения досмотра [URL: https://www.tsa.gov/sites/default/files/tsa_form_424.pdf].

Реестр частных организаций, оказывающих услуги по скринингу (досмотру), ведет АТБ США, объявляя кампании для участия в контрактном механизме *IDIQ* (контракты с неопределенной доставкой, неопределенным количеством) [URL: https://www.gsa.gov/buying-selling/new-to-gsa-acquisitions/how-to-sell-to-the-government/indefinite-delivery-indefinite-quantity-contracts]. Такие кампании были проведены в 2015 и 2020 г., на сегодняшний день пополнение списка частных организаций, оказывающих услуги скрининга (досмотра) в аэропортах, и проведение соответствующих кампаний для заключения контракта *IDIQ*, не ожидается.

По результатам таких кампаний определены 26 организаций, отвечающих требованиям законов США (49 U.S. Code § 44920), это:

1) *Advantage SCI LLC*;
2) *Aegis Defense Services, LLC (GardaWorld)*;
3) *AEPS Corporation*;
4) *APSI-Centerra JV II LLC*;
5) *A-T Solutions, Inc.*;
6) *Aviation Security Management, LLC*;
7) *BOS Security, Inc.*;
8) *Centerra Group, LLC*;
9) *Contemporary Services Corporation*;
10) *Covenant Aviation Security, LLC*;
11) *Defense Consulting Services LLC*;
12) *Excalibur Security Services LLC*;
13) *Firstline Transportation Security, Inc.*;
14) *Goldbelt Security LLC*;
15) *Jackson Hole Airport Board*;
16) *Johnson Security Bureau LLC*;
17) *KR Contracting Inc.*;
18) *Peterman & Sons Solutions LLC*;
19) *Rielcad JV LLC*;
20) *Securitas-Trinity Security Services, LLC*;
21) *Strategic Security Corp*;
22) *Sunstone Technical Solutions LLC*;
23) *Technica, LLC*;
24) *Trinity Technology Group, Inc.*;
25) *Trust Consulting Services Inc*;
26) *VMD Systems Integrators, Inc*. [URL: https://www.tsa.gov/for-industry/screening-partnerships]

Одним из критериев для частных организаций, претендующих на оказание услуг по скринингу (досмотру) в международных аэропортах США, участвующих в программе, является квалифицированный персонал, отвечающий требованиям 49 U.S. Code § 44920 [URL: https://www.law.cornell.edu/uscode/text/49/44920], применимым к персоналу АТБ, а также предоставление компенсаций и других льгот персоналу, которые не ниже уровня компенсации и других льгот, предоставляемых офицерам АТБ. Таким образом, уровень квалификации, а также зарплаты и всех льгот должен быть не ниже предоставляемых офицерам АТБ.

АТБ в свою очередь проводит мероприятия по надзору за деятельностью таких организаций, скрытое тестирование с целью выявить нарушения в области проведения скрининга (досмотра). Так, в 2006 г. при проверке Министерством внутренней безопасности международного аэропорта Сан-Франциско стал известен факт

мошенничества, где офицеры АТБ заранее уведомили частную охранную фирму о предстоящих проверках. *Covenant Aviation Security* запустила досмотровые технические средства, чтобы создать впечатление, что они должным образом досматривают багаж. Несмотря на обвинения, частная охранная фирма была вновь принята на работу и заключила четырехлетний контракт с аэропортом на сумму 314 млн долл. на досмотр пассажиров и багажа. Сотрудники охранного агентства были привлечены к дисциплинарной ответственности в результате расследования, но никто из них не потерял работу [URL: https://www.sfgate.com/bayarea/article/SAN-FRANCISCO-INTERNATIONAL-AIRPORT-Screening-2484529.php].

Несмотря на одобрение со стороны транспортного сообщества и сообщества экспертов в области авиационной безопасности [URL: https://homeland.house.gov/files/02_07_12%20Rogers%20Open.pdf] программы, АТБ выражало недовольство, выраженное в недоверии выполнения таких мер частными организациями, опасаясь их некомпетентности [URL: https://www.govinfo.gov/content/pkg/CHRG-112hhrg76512/html/CHRG-112hhrg76512.htm], не учитывая тот факт, что такая программа создает большое количество рабочих мест для граждан США, а надзор за их деятельностью позволит повысить их компетентность. Джон Гейдж (президент Американской федерации государственных служащих) высказался по этому поводу так: «Нация в безопасности в том смысле, что безопасность нашего неба не будет отдана в руки подрядчика, предложившего самую низкую цену, как это было до 11 сентября» [URL: http://edition.cnn.com/2011/TRAVEL/01/29/-tsa.private/].

С учетом нынешней обстановки в США касаемо гендерной идентификации АТБ также разработала отдельные процедуры для прохождения регистрации, проверки документов и досмотра трансгендерных, небинарных, гендерно-неконформных пассажиров. АТБ обновила свои процедуры на контрольно-пропускных пунктах, чтобы исключить учет гендерной принадлежности при проверке удостоверения личности путешественника на контрольно-пропускных пунктах аэропорта. Теперь, когда путешественники подходят к стойке для проверки документов для подтверждения личности, информация о поле не учитывается.

В настоящее время в подразделениях управления техническими средствами досмотра АТБ используется программное обеспечение, которое опирается на алгоритмы, определяющие пол и общий физический контур человеческого тела, идентичный для всех пассажиров. Когда пассажир входит в зону визуализации, сотрудник АТБ нажимает кнопку, определяя пол пассажира как мужской или женский на основании оценки сотрудником АТБ внешнего вида. Затем оборудование проводит

сканирование и указывает на участки тела, требующие дополнительной проверки, если это необходимо.

Если есть сигнал тревоги при досмотре с помощью технических средств досмотра или если пассажир отказался от досмотра с использованием этих средств, проводится процедура ручного контактного досмотра, и обычно ее проводит сотрудник того же пола, что и пассажир. В качестве альтернативы пассажир вправе сообщить сотруднику о своей гендерной принадлежности и попросить, чтобы досмотр проводил сотрудник того же пола, с которым он себя идентифицирует [URL: https://www.tsa.gov/transgender-passengers].

На сегодняшний день в программе участвует 21 международный аэропорт, каждый из которых пользуется услугами частных организаций по проведению скрининга (рис. 1).

В официальной правительственной системе США *SamGov* опубликована аукционная документация контрактов, заключаемых с частными организациями по оказанию услуг скрининга (досмотра) в аэропортах программы. Например, 31 марта 2011 г. АТБ заключило контракт с *Covenant Aviation Security* на сумму 404 990 224 долл. на оказание услуг скрининга (досмотра) в аэропортах Канзас-Сити, Сан-Франциско и Джексон-Хоул [URL: https://sam.gov/opp/321f15a6da-a01a97c191e936d365aa2f/view]. Также этот контракт предусматривает премирование подрядчика.

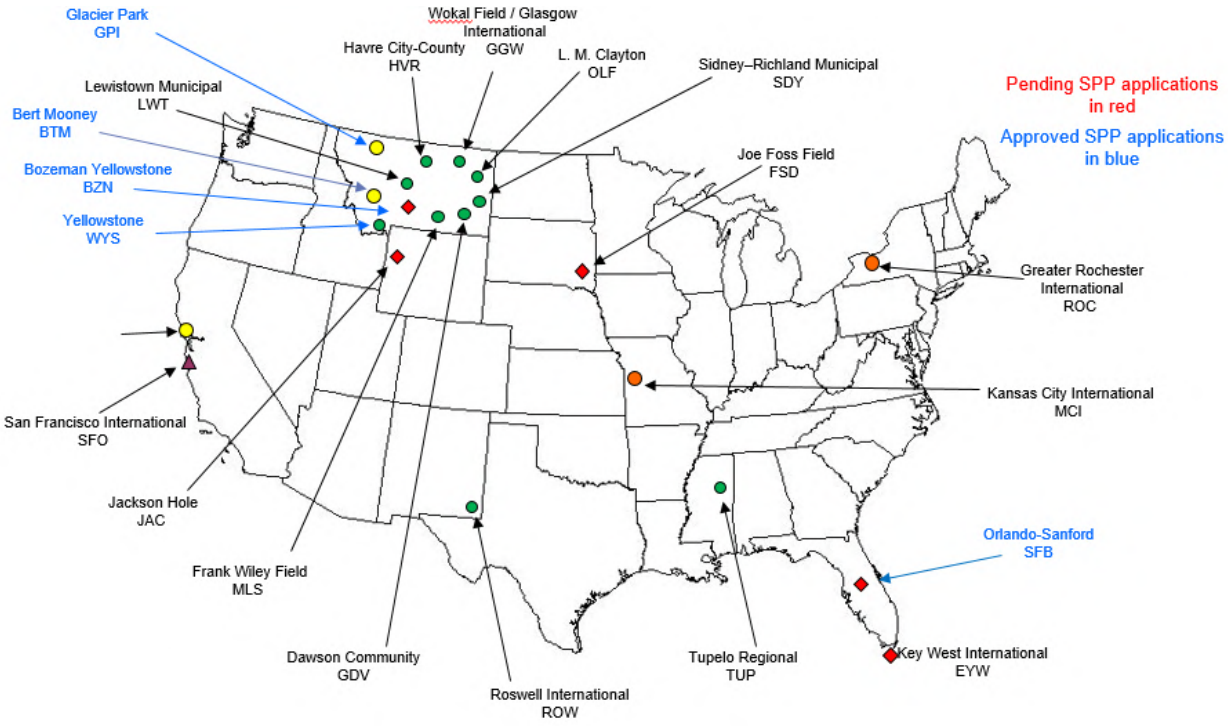


Рис. 1. **Карта аэропортов, участвующих в программе**

Ознакомление с объемом работ и внутренними процессами работ аэропорта происходит на оффлайн-конференции, проводимой АТБ. Организация, привлекаемая к работам, обязана выполнять следующие функции [URL: https://sam.gov/api/prod/opps/v3/opportunities/resources/files/e525fb5ab53db0fc44164d26ad4bfe80/download?&status=archived&token]:

1) осмотр багажа и других предметов, предназначенных для воздушного судна или стерильной зоны аэропорта;
2) проверку проездных документов;
3) проведение мероприятий по обеспечению безопасности на территории аэропорта и за его пределами, также известных как многоуровневые программы безопасности;
4) скрининг пассажиров с помощью методов наблюдения;
5) профилактическое обслуживание установленного досмотрового оборудования;
6) обучение;
7) управление координационным центром (только в соответствующих аэропортах);
8) управление персоналом досмотра;
9) дополнительные обязанности, которые АТБ определяет в своем техническом задании, стандартных операционных процедурах, директивах, политиках и обновлениях и включает в учебную, эксплуатационную, процедурную и другую соответствующую документацию.

Всего в США насчитывается 5217 государственных аэропортов и 14 702 частных, авиационную безопасность в которых обеспечивают офицеры АТБ. Но на сегодняшний день участвует в программе только 21 аэропорт. 1 декабря сенатор штата Юта Майк Ли опубликовал у себя на официальном сайте закон о реформе партнерства по досмотру, который будет действовать как пара юридических ножниц, устраняя «часть бюрократической волокиты вокруг программы» и сохраняя при этом высочайший уровень авиационной безопасности, упростив процедуру подачи заявки в адрес АТБ на включение в программу аэропорта [URL: https://www.lee.senate.gov/2020/12/sen-lee-reintroduces-screening-partnership-reform-act].

Экспертное сообщество в области авиационной безопасности считает, что стоимость не должна быть основным фактором выбора для частных компаний по досмотру, как это происходит в настоящее время. Это опасный прецедент, который может вернуть США к неэффективной системе, существовавшей до 11 сентября. Выбор должен основываться в основном на технических возможностях и производительности.

«К сожалению, вероятнее всего, воздушные перевозки останутся предпочтительной целью для террористов. Мы должны привлечь наши самые яркие и успешные организации, чтобы обеспечить нашу

безопасность. Я уверен, что частный бизнес может быть частью решения многих технических проблем, с которыми сталкивается АТБ, недоукомплектованное и перегруженное работой федеральное ведомство» — сказал Марк Ванло, бывший директор департамента авиации Канзас-Сити [URL: https://airportimprovement.com/tsa-screening-partnership-program-good-certainly-not-perfect].

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 341.9:368

© Мальцев Виталий Анатольевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Академия труда и социальных отношений

Особенности правового регулирования транспортного страхования в Индии

Аннотация. В статье рассмотрена специфика страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев по законодательству Индии. Освещены этапы становления и развития страхового законодательства, а также перечислены нормативные правовые акты в указанной сфере, действующие в настоящее время. Основное внимание уделяется анализу индийских законов о транспортных средствах и страховании, а также положениям правительственных центральных правил. Раскрываются особенности терминов, применяемых в индийских законах. Исследуются положения, касающиеся обязательного и добровольного страхования транспортных средств. Выделены условия и порядок выдачи страховых полисов. Дается характеристика видов страховых полисов, таких как страховой полис «третьей стороны» и комплексный страховой полис, а также сроков их действия. Отмечаются особенности страхования транспортного средства, используемого в коммерческих целях. Указаны основные виды страховых случаев, а также риски, которые не подпадают под обязательное страхование. Анализируются факторы, влияющие на установление размеров страхового тарифа и страховой премии, в том числе при внесении в договор дополнительных условий. Отмечена система бонусов, применяемая при расчетах страховой премии. Проведен анализ положений поправок, внесенных в 2019 г. в Закон о транспортных средствах, которые касались повышенных тарифов при наступлении страховых случаев, а также компенсационных выплат потерпевшим. Раскрываются требования законодательства в отношении обязательных действий водителя транспортного средства в случае аварии или нанесения травм человеку. Освещены действия страховой компании (должностного лица) при получении информации о страховом случае. Анализируются решения Верховного суда Индии, связанные с нарушениями условий договора страхования со стороны страховщика и его обязательствами по страховым

выплатам в особых случаях. Указаны некоторые проблемные аспекты, имеющие место в отдельных видах транспортного страхования. Кратко анализируется современное состояние индийского рынка страхования в сфере транспорта.

Ключевые слова: страховое законодательство; страхование транспортного средства; страхование гражданской ответственности.

© Vitaly An. Maltsev,
Candidate of Law, associate professor,
Academy of Labour and Social Relations

Features of legal regulation of transport insurance in India

Abstract. The current paper has considered the specifics of vehicle insurance and civil liability of their owners under Indian law. There have been shown the stages of formation and development of insurance legislation, as well as there have been listed the regulatory legal acts in this area that are currently in force. The focus has been made on the analysis of Indian vehicle and insurance laws, as well as the central regulations and provisions of the government. There have been described the features of the terms used in Indian laws. There have been studied the provisions concerning compulsory and voluntary vehicle insurance. There have been identified the conditions and procedure for issuing insurance policies. There has been given a characteristic of the types of insurance policies, such as the insurance policy of the “third party” and the comprehensive insurance policy, as well as the terms of their validity. There have been shown the features of vehicle insurance used for commercial purposes. There have been indicated the main types of insured accidents, as well as risks that are not subject to compulsory insurance. There have been analyzed the factors influencing the establishment of the insurance tariff and insurance premium, including when introducing additional conditions into the contract. There has been presented the system of bonuses used in the calculation of the insurance premium. There has been made an analysis of the amendments made in 2019 to the Law on Vehicles, because of the increased tariffs in insured accidents, as well as compensation payments to victims. There have been considered the requirements of the legislation regarding the mandatory actions of the driver in the case of an accident or injury to a person. There have been discussed the actions of the insurance company (official) upon receipt of information about the insured accident. There have been analyzed the decisions of the Supreme Court of India related to violations of the terms of the insurance contract by the insurer and its obligations for insurance payments in special cases. There have been indicated some problematic facets

that take place in certain types of transport insurance. There has been given a brief analysis of the current state of the Indian transport insurance market.

Keywords: insurance legislation; vehicle insurance; civil liability insurance.

Первые упоминания о страховании в Индии относятся к X в. до н.э. в Гражданском кодексе «Манусмрити» (Законы Ману). В связи с развитием мореплавания и торговли от рисков, связанных с перевозкой грузов, в нем был предусмотрен специальный страховой договор займа («бодмерия»), предоставляемый под залог судна, фрахта, груза, получаемый от их владельцев капитаном судна в случае острой потребности в денежных средствах для совершения рейса [1, стр. 59].

Следующий этап в развитии страхования в Индии начался с XIV в., когда потребовались новые формы и виды страхования. Основными объектами страхования стали также страхование жизни, имущественное страхование и страхование ответственности. Более широко стало развиваться морское страхование, которое включило в себя риски, связанные не только с гибелью судна, потерей груза, но и с причинением ущерба третьим лицам.

В 1818 г. в Калькутте была создана и начала функционировать «Первая колониальная страховая компания», однако развитие современных форм страхования началось со второй половины XIX в. В это время в крупнейших городах Индии открывались представительства британских страховых компаний [https://www.irdai.gov.in].

В связи с тем что Индия длительное время являлась колонией Великобритании, в основе регулирования страховой деятельности лежали положения британских законов. Одними из первых индийских актов стал Общий закон об автотранспортных средствах 1914 г., который впоследствии был изменен Законом о транспортных средствах 1939 г. в связи с прогрессом в технологии автомобильного транспорта, структуре пассажирских и грузовых перевозок, развитием дорожной сети в стране и, особенно, усовершенствованием автомобильной техники. Однако указанные законы не устанавливали обязательности страхования транспортного средства и гражданской ответственности их владельцев.

Лишь после обретения Индии независимости в 1947 г. начался процесс формирования нового страхового законодательства. В то же время продолжали действовать ранее принятые законы.

Обязанность осуществлять страхование транспортного средства и гражданской ответственности его владельцев была закреплена в Законе о транспортных средствах 1988 г., который впоследствии дополнялся поправками [https://www.india.gov.in/topics/transport (дата обращения: 19 февраля 2022 г.)]. Указанный Закон включает в себя 14 глав, 217 разделов и 2 приложения. В соответствии с положениями гл. XI каждое транспортное средство должно иметь действительную страховку в отношении гражданской ответственности его владельца. Также

устанавливалась обязанность страховать любое транспортное средство, используемое для социальных, бытовых и развлекательных целей, а также для бизнес-моторных целей. Отдельные главы были посвящены правилам и расчетам сумм выплат компенсаций при наступлении страховых случаев [https://www.india.gov.in.].

В Законе 1988 г. дается определение понятию страхования как специфическому договору, по которому одна из сторон, страховщик, обязуется вернуть за вознаграждение премию и выплатить другому, застрахованному или гарантированному лицу, денежную сумма в случае возникновения одного из различных определенных (неопределенных) событий. В указанном Законе также раскрываются понятие «уполномоченный страховщик», т.е. страховщик, осуществляющий общую страховую деятельность и получивший свидетельство о регистрации в специальном органе и понятие «страховое свидетельство», т.е. свидетельство, выданное уполномоченным страховщиком с сопроводительным письмом, в котором отражены условия страхования. При этом страховой полис в Законе отождествляется со страховым свидетельством. Интересным представляется раскрытие понятия «третья сторона» в договоре страхования, в которую включены правительственные органы, водители, пассажиры и иные работники транспортного средства (кондукторы, контролеры и т.п.). К третьей стороне также относится владелец товара или его уполномоченное лицо, которые находятся в транспортном средстве при перевозке.

В соответствии с Законом 1988 г. устанавливался запрет на использование транспортного средства в общественном месте лицом, не имеющим страхового полиса, или иным лицом, которое не включено в полюс. В соответствии с указанным Законом Центральное правительство Индии имеет право устанавливать правила, которые могут предусматривать отдельные особые условия договора страхования и иные положения. В 1989 г. правительством Индии были приняты Центральные правила о транспортных средствах, в которых регламентируется порядок выдачи страховых полисов, максимальная сумма оплаты при его получении, размеры компенсаций понесенных медицинских и иных расходов, связанных с наступлением страхового случая, а также ряд других вопросов [2].

Принятый в 1991 г. Закон о страховании гражданской ответственности установил обязанность для лиц, перевозящих транспортным средством опасные и особо опасные грузы, страховать гражданскую ответственность. Однако указанное положение не распространяется на транспортные средства, которые принадлежат Центральному правительству Индии, правительству штата и не используются в коммерческих целях.

В соответствии с указанным Законом страхование осуществляется в отношении одного или группы лиц, указанных в полисе:

— от любой ответственности, которая может быть понесена им в связи со смертью или телесными повреждениями, причинением вреда любому лицу, включая владельца товара или его уполномоченного представителя, перевозимого в транспортном средстве, или повреждением любого имущества третьей стороны, вызванным или возникшем в результате использования транспортного средства в общественном месте;

— смерти или телесных повреждений любого пассажира транспортного средства общественного пользования, вызванных или возникших в результате использования транспортного средства в общественном месте.

В Индии действуют два вида страховых полисов, выдаваемых владельцам транспортных средств: страховой полис «третьей стороны» и комплексный страховой полис. Страхование ответственности перед третьими лицами осуществляет покрытие любой юридической ответственности перед третьей стороной. Им покрываются любые убытки, возникающие в связи с ущербом или травмой, причиненными застрахованным третьему лицу или имуществу третьего лица. Согласно индийскому законодательству страхование ответственности третьей стороны является обязательным и основным требованием в рамках страхового полиса транспортного средства. Комплексный страховой полис предлагает более обширную защиту от повреждений автомобиля в результате инцидентов, в том числе не связанных с аварией (столкновением), а также включает в себя покрытие обязательств третьих лиц.

В то же время страховой полис не будет иметь юридической силы пока он не будет выдан страховщиком в пользу лица, с которым заключается договор страхования, и выдано страховое свидетельство в установленной форме, содержащее установленные сведения и условия, которые могут быть предписаны для различных страховых случаев [https://www.indiacode.nic.in (дата обращения: 4 апреля 2022 г.)].

В отношении коммерческого транспорта также действуют правила, согласно которым независимо от того, является ли лицо владельцем или управляет коммерческим транспортным средством, или является владельцем транспортного средства, а другое лицо управляет им, владелец несет полную ответственность за него. В этом случае осуществляется специальный вид страхования — страхование коммерческого транспорта. В рамках данного страхования к страховым случаям относятся потеря или повреждение транспортного средства из-за гражданских волнений, забастовок, пожаров, самовозгораний, террористических актов, кражи со взломом, угонов, злоумышленных действий, землетрясений, наводнений, циклонов, тайфунов, оползней, ударов молний и других подобных явлений, а также несчастных случаев с внешними проявлениями. Также к страховым случаям относятся повреждения или потеря автомобиля при транзите железнодорожным, автомобильным, воздушным и лифтовым транспортом.

Страховыми случаями являются причинение ущерба, возникающее в результате причинения телесных повреждений или смерти третьему лицу или любого ущерба имуществу этого лица при использовании застрахованного транспортного средства [https://www.reliancegeneral.co.in/Insurance/Motor-Insurance (дата обращения: 18 апреля 2022 г.)].

В содержание страховых полисов могут включаться дополнительные условия, связанные, например, с оказанием помощи со стороны страховой компании транспортному средству, получившему повреждения в результате аварии, а также помощи на дороге в случае неисправности, так называемые буксировочные расходы. Однако при этом страховые тарифы будут рассчитываться, исходя из понесенных затрат. Так, для трехколесных транспортных средств такой тариф устанавливается в размере 750 индийский рупий (10,08 долл. США), для такси — 1500 рупий (20,17 долл. США), для других коммерческих транспортных средств до 2500 рупий (33,61 долл. США) [https://the-biggest.net/insurance-company-in-india.html (дата обращения: 25 марта 2022 г.)].

В рамках дополнительного страхования от несчастных случаев предоставляется возможность включить в страховой полис неограниченное число лиц, которые могут управлять транспортным средством, а также застраховать их жизнь, получение постоянной инвалидности и др. Дополнительное страхование может охватить механизмы и даже детали транспортного средства. Например, двигатель, система безопасности, электрические или электронные аксессуары, неэлектрические принадлежности, компоненты биотоплива, содержащие системы сжиженного газа (СПГ) и др. Также может быть дополнительно застрахована юридическая ответственность платного водителя, кондуктора. Например, если нанятый владельцем водитель совершит дорожно-транспортное происшествие во время вождения автомобиля, владелец транспортного средства вынужден будет компенсировать ему (ей) или его семье полученную травму или гибель. Если же в договор будет включена опция «юридическая ответственность для платного водителя», то выплату компенсации осуществит страховая компания.

К рискам, которые не покрываются страховым полисом, относятся: обычный износ транспортного средства; механические или электрические пробои; утрата или повреждения транспортного средства вследствие его обесценивания; потеря или повреждения, вызванные военными действиями или ядерными рисками; любые косвенные убытки, вызванные повреждением или потерей транспортного средства. Также не будут покрываться страхованием транспортные средства, используемые вне ограничений, наложенных на их использование, повреждения лицом, управляющим автомобилем без действительных водительских прав, а также потеря или повреждение, вызванные во время движения лицом,

находящимся под воздействием алкоголя или любого другого опьяняющего вещества, и некоторые другие случаи.

Ставка страховой премии зависит от многих факторов и показателей. К ним следует отнести марку автомобиля, год начала его эксплуатации, водительский стаж, возраст водителя и лиц, которые включены в страховой полис, постоянное место эксплуатации, а также цели использования транспортного средства и некоторые другие. Например, премия рассчитывается на основе «кубической емкости» двигателя, пассажировместимости, «тоннажа грузовика» и т.д. В частности, для нового автомобиля с объемом двигателя до 1200 куб. см страховая премия будет составлять в среднем около 15 тыс. индийских рупий [https://the-biggest.net/insurance-company-in-india.html (дата обращения: 29 марта 2022 г.)]. При страховании «третьей стороны» страховая премия также зависит от кубического объема двигателя автотранспортного средства и колеблется от 1500 до 6000 рупий.

На размер страховой премии особенно влияют место эксплуатации и цели использования. Крупные города Индии (Ахмадабад, Бангалор, Ченнаи, Хайдарабад, Калькутта, Мумбаи, Нью-Дели, Пуна) отнесены к зоне «А», и ставки в них почти в два раза выше, чем в других городах, включенных в зону «Б». Поэтому владельцам транспортных средств необходимо при переезде для проживания или постоянной работы из одной зоны в другую переоформлять страховой полис. Страховая премия в отношении транспортных средств, которые используются в коммерческих целях (осуществляющие пассажирские и грузовые перевозки и др.), значительно выше, чем при страховании транспортного средства для личного пользования. В то же время стоимость страховки ежегодно снижается в соответствии с амортизированной стоимостью автомобиля. Размер страховой премии соотносится с заявленной страховой стоимостью транспортного средства. Страховая заявленная стоимость — это максимальная гарантированная сумма, установленная страховщиком, которая предоставляется на случай угона или полной потери транспортного средства. По сути, она представляет собой текущую рыночную стоимость автомобиля [3, стр. 134—139].

Страховой полис выдается, как правило, на срок до 12 месяцев. Однако допускается страхование на два или три года. При этом страховая премия уплачивается за весь период действия полиса. Поскольку стоимость страхования от третьих лиц растет с каждым годом, владельцы транспортных средств находят страхование на более длительный срок выгодным, так как оно рассчитывает страховую премию в соответствии со сборами текущего года. По истечении указанного срока действие полиса прекращается, и необходимо вновь его оформление. При этом, если в течение действия полиса застрахованный не предъявил иска о возмещении ущерба (не произошел страховой случай), то страховая компания предоставляет застрахованному лицу скидку (так называемый

«*no claim bonus* (*NCB*)») на основе расчета его страховой премии. Такой бонус может накапливаться годами и составлять от 20% до 50% размера страховой премии. Это один из поощрительных способов, применяемых страховыми компаниями за «хорошее поведение при вождении» клиента.

Если же за период действия страхового полиса была осуществлена страховая выплата, то скидка может не предоставляться, а размер страховой премии может быть повышен. Однако в некоторых страховых компаниях действует правило, согласно которому если размер произведенных страховых выплат составляет не более 45% от общей суммы страховой премии, то размер страховой премии для застрахованного лица при заключении им нового договора не увеличивается.

Срок действия страховых полисов, выданных в странах-партнерах, устанавливается в соответствии с договоренностью между странами. При этом транспортные средства страны-партнеров, действующие на любом маршруте по территории Индии или в пределах общей для двух стран зоны, должны соблюдать требования индийского страхового законодательства, т.е. иметь страховой полис обязательного страхования, который должен действовать на протяжении всего маршрута движения транспортного средства с учетом зон движения. В настоящее время оформление и продление страховых полисов обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств осуществляется не только непосредственно в офисах страховых компаний, но и в онлайн-формате.

По инициативе Министра транспорта Индии Н. Гадкари в Закон о транспортных средствах 1988 г. были внесены поправки, которые вступили в силу с 1 сентября 2019 г. Среди основных изменений необходимо назвать более высокие штрафные санкции за различные дорожно-транспортные происшествия, а также повышенный размер компенсации пострадавшим в них, в том числе по вине водителей государственных транспортных средств. Так, в настоящее время установлено, что в случае смерти пешехода в результате наезда транспортным средством правительство выплатит семье жертвы компенсацию в размере 200 тыс. рупий (2680 долл. США) и более. Независимо от положений, содержащихся в указанном Законе или другом акте, имеющем силу закона, собственник транспортного средства или уполномоченный страховщик обязан выплатить в случае причинения ущерба здоровью из-за аварии возникающие в результате использования автотранспортного средства компенсации в размере 500 тыс. рупий (6700 долл. США) в случае наступления смерти, 250 тыс. рупий (3350 долл. США) — в случае серьезных телесных повреждений [парламент Индии принял поправки к Закону об автомобилях. — PRS Loksabha, 9 августа 2019 г.]. При этом выплаты могут быть произведены наследникам по закону пострадавшего. Если же в связи со смертью или тяжким ущербом,

возникшим в результате использования транспортного средства, компенсация была выплачена в соответствии с другим законом на данный момент, такая сумма компенсации вычитается из общей суммы компенсации, подлежащей выплате в соответствии с поправками, принятыми в указанный закон [https://www.india.gov.in].

В связи с тем, что внесенные поправки не затрагивали основные положения закона, в том числе касающиеся вопросов страхования. Правительство Индии не стало вносить изменения в Центральные правила автотранспортных средств 1989 г. В то же время ряд индийских штатов отказались применять внесенные поправки [https://www.indiatoday.in (дата обращения: 10 апреля 2022 г.)].

В индийском законодательстве четко прописываются обязанности водителя в случае аварии или нанесения травм человеку. Водитель транспортного средства при совершении дорожно-транспортного происшествия обязан вызвать работников дорожной полиции и по их требованию предоставлять любую информацию о происшествии. В случае отсутствия работников полиции водитель составляет (на специальном бланке и в простой письменной форме) отчет об обстоятельствах происшествия, если таковые имеют место, и предпринимает разумные меры по обеспечению оказания медицинской помощи пострадавшему и при необходимости доставляет его в ближайшую больницу. Сообщение о происшествии в ближайшее отделении полиции должно быть отправлено в течение 24 часов с момента наступления. Затем водитель предоставляет в письменной форме информацию о происшествии страховщику. В ней он указывает номер страхового свидетельства, срок действия страхового полиса, дату, время и место наступления страхового случая, описывает повреждения и причиненный ущерб пострадавшим, а также свои действия.

Страховая компания, получив указанную информацию от лица, совершившего дорожно-транспортное происшествие либо от потерпевшего, либо через информационный отчет о страховом случае, либо иным образом, назначает должностное лицо для урегулирования претензий, связанных с указанным страховым случаем. Должностное лицо, назначенное страховой компанией для обработки урегулирования требования о компенсации, может сделать предложение пострадавшему (пострадавшим) об урегулировании в течение 30 дней. Если потерпевший, которому сделано такое предложение, принимает его условия, то комиссия по претензиям делает запись о таком урегулировании, и такое требование считается урегулированным с согласия и страховая выплата производится страховой компанией в течение не более 30 дней с даты получения такой расчетной записи. Если же потерпевший отклоняет такое предложение, то материал передается в суд для рассмотрения по существу.

Верховный суд Индии в одном из своих решений указал, что в случае, если водитель имел поддельные водительские права, а страховая компания не удостоверилась в их подлинности и выдала страховой полис, обязанность по страховой выплате остается за страховщиком. Также судом отмечалось:

а) нарушения условий договора или отсутствия водительских прав или владения ими, а также перевозка безвозмездного пассажира не освобождают страховую компанию от страховых выплат до тех пор, пока не будет доказано, что об указанном нарушении знал владелец транспортного средства;

б) лицензия для обучения вождению транспортного средства является специальной лицензией и не освобождает страховую компанию от обязанности по выплате страхового возмещения;

в) причиненный ущерб должен носить материальный характер, быть следствием несчастного случая, исключая при этом требование о наличии водительских прав для тех, кто пострадал в нем, находясь в стоящем транспортным средством, а также в результате пожара или гибели в процессе эксплуатации транспортного средства.

В индийском транспортном законодательстве действует норма о том, что каждое лицо, находящееся за рулем или едущее верхом (кроме как на боковом месте автомобиля, на мотоцикле любого класса), должно, будучи в общественном месте, носить защитный головной убор, соответствующий установленным стандартам. Однако данное положение может не применяться к лицу, являющемуся сикхом, если оно, находясь за рулем или будучи едущим на мотоцикле, в общественном месте, носить тюрбан. В то же время правительство штатов может в соответствии с такими правилами предусмотреть и иные исключения, которые оно сочтет необходимыми. Дети в возрасте старше четырех лет в соответствии с Законом 2019 г. в обязательном порядке должны носить защитный головной убор при езде на мотоциклах. Если же гражданин Индии находится в другой стране, он обязан соблюдать требования о наличии страховки и соблюдении мер безопасности при вождении транспортного средства в соответствии с законодательством страны нахождения [https://www.india.gov.in].

Проблемным в Индии остается страхование грузоперевозок железнодорожным и автомобильным транспортом, Это связано с высоким уровнем преступности на дорогах и необеспечением сохранности грузов в пути следования и даже на платных стоянках. В связи с этим страховщики очень часто отказываются страховать грузоперевозки [https://www.lawnn.com/insurance-laws-india (дата обращения: 23 апреля 2022 г.)].

В Индии активно развивается морское страхование, которое охватывает перевозку грузов и товаров как по международным морским путям, так и из одного штата (местности штата) в другой штат (местность штата). Для

этого в обязательном порядке необходимо оформить полис страхования морских грузов, который может быть принят продавцами, покупателями, подрядчиками, банками или любым лицом, занимающимся импортом и экспортом товаров или их транспортировкой в пределах страны и имеющим в этом страховой интерес. При этом в категорию страховых случаев включаются так называемые «опасности морей», которые обозначают несчастные случаи (аварии, потери груза) или человеческие жертвы (экипажа и пассажиров), но не включают в себя обычные ситуации на море, например, наступление страхового случая из-за действия ветра или волн. Индийские страховые компании при осуществлении морского страхования применяют международные правила Инкотермс 2020, которые используются также при страховании международных коммерческих сделок, чтобы разграничить права, риски и обязательства обеих сторон (продавца/грузоотправителя и покупателя/грузополучателя) в отношении перевозки товаров.

В 1999 г. в качестве автономного органа для регулирования и развития страховой отрасли в Индии было создано Управление по регулированию и развитию страхования (*IRDA*). Ключевые цели *IRDA* включают в себя стимулирование конкуренции с целью повышения удовлетворенности клиентов за счет увеличения потребительского выбора и снижения страховых премий, а также обеспечение финансовой безопасности страхового рынка. Основными ее функциями являются:

- защита интересов, безопасности и справедливого отношения к страхователям;
- быстрое и упорядоченное развитие страховой отрасли на благо граждан и обеспечение долгосрочное ускорение роста страховой отрасли;
- контроль обеспечения соблюдения высоких стандартов финансовой устойчивости, компетентности страховых компаний;
- обеспечение получения четкой, ясной и точной информации о страховых услугах и обеспечения соблюдения обязанностей и осознание ответственности;
- обеспечение скорейшего урегулирования претензий, а также разработка мер для предотвращения мошенничества в сфере страхования и других противозаконных действий;
- содействие справедливости, прозрачности и организованности страховых рынков, построение надежной системы их управления и др. [http://www.irda.gov.in]

В настоящее время в стране действует более 50 крупных страховых компаний, половина из которых осуществляет страхование транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев. Страховой рынок Индии занимает четвертое место по сбору страховых премий в Азиатском регионе. При этом темпы его ежегодно растут в среднем на 15%. Страховые услуги (вместе с банковскими услугами) составляют около 7% валового внутреннего продукта страны [https://the-biggest.net/insurance-

company-in-india.html (дата обращения: 29 марта 2022 г.)]. Среди страховщиков, осуществляющих страхование на транспорте следует назвать как национальные компании, такие как *Reliance, Geico, State Farm, Acko, Tata AIG*, так и иностранные, в числе которых *Amazon* (США), *IFFCO* (Япония), а также совместные страховые компании *Bajaj Allianz, Bharti AXA* и др.

Литература

1. Оливель Патрик. Кодекс законов Ману / Патрик Оливель. — Нью-Йорк : Изд-во Оксфордского университета, 2004.
2. Central Traffic Rules of 1989 // Ministry of Road Transport and Highways, Government of India. — Retrieved July 4. — 2013.
3. Сингх, А. Закон о страховании. Ответственность перед третьими лицами / А. Сингх. — Дели : Восточная Книжная компания, 1992.

References

1. Olivel' Patrik. Kodeks zakonov Manu [Law Code of Manu] / Patrik Olivel'. — N'yu-York : Izd-vo Oksfordskogo universiteta, 2004.
2. Central Traffic Rules of 1989 [Central Traffic Rules of 1989] // Ministry of Road Transport and Highways, Government of India. — Retrieved July 4. — 2013.
3. Singkh, A. Zakon o strakhovanii. Otvetstvennost' pered tret'imi litsami [Law on insurance. Liability to third parties] / A. Singkh. — Deli : Vostochnaya Knizhnaya kompaniya, 1992.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 574(075.8)

© Выпханова Галина Викторовна,
доктор юридических наук, профессор,
Московский государственный юридический
университет имени О. Е. Кутафина (МГЮА)

Актуальные направления и проблемы реализации документов стратегического планирования в области экологического развития

Статья подготовлена в рамках программы стратегического академического лидерства «Приоритет-2030» и при информационной поддержке СПС КонсультантПлюс.

Аннотация. В условиях современного цивилизационного кризиса возрастает роль стратегического планирования для обеспечения экологической, климатической, биологической и других видов национальной безопасности, охраны окружающей среды, рационального природопользования. В статье дана оценка документов стратегического планирования в экологической сфере, рассмотрены приоритетные направления стратегирования как составной части научного направления экоправа, важнейшей основы государственной экологической политики и управления. В качестве методологической основы разработки и реализации документов стратегического планирования экологической направленности необходимо выделять принцип экосистемности (экосистемный подход), а также концепцию устойчивого развития. Их применение будет способствовать решению проблем стратегического планирования, в том числе согласованности, корреляции целевых ориентиров, задач и показателей стратегий и программ в экологической сфере с документами стратегирования в других областях и направлениях. Даны предложения по адаптации стратегического планирования в экологической сфере и смежных областях к внешним и внутренним вызовам и угрозам, повышению его эффективности.

Ключевые слова: стратегическое планирование; экологическая безопасность; окружающая среда; рациональное природопользование; климатическая повестка; экосистемный подход; устойчивое развитие.

© Galina V. Vypkhanova,
Doctor of Law, professor,
Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

Urgent implementation trends and problems of strategic planning documents in the field of environmental development

The current paper has been prepared as part of the Strategic Academic Leadership Program “Priority-2030” and with the information support of the SPS ConsultantPlus.

Abstract. In the conditions of the modern civilizational crisis, the role of strategic planning is increasing to ensure environmental, climatic, biological, and other types of national security, environmental protection, and rational nature management. There has been given an assessment of strategic planning documents in the environmental sphere, considered the priority strategy areas as an integral part of the scientific trend of environmental law, the most important basis for state environmental policy and management. As a methodological basis for the development and implementation of environmental strategic planning documents, it is necessary to single out the principle of ecosystems (ecosystem approach), as well as the concept of sustainable development. Their application will contribute to solving the problems of strategic planning, including consistency, correlation between targets, tasks, indicators of strategies programs in the environmental sphere and strategy documents in other areas and trends. There have been given the proposals for adapting strategic planning in the environmental sphere and related areas to external and internal challenges and threats, and for increasing its effectiveness.

Keywords: strategic planning; environmental security; environment; rational use of natural resources; climate agenda; ecosystem approach; sustainable development.

Стратегическое планирование в области экологического развития является одной из важных составляющих научного направления «экоправо», аккумулирующего современные знания о взаимодействии общества и природы, правовых, экономических, организационных, информационных, других инструментах и механизмах охраны окружающей среды, рационального использования природных ресурсов, обеспечения экологической безопасности с учетом глобальных вызовов и угроз.

Документы стратегического планирования в экологической сфере, принятые в соответствии с Федеральным законом от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации», играют важную роль не только для совершенствования законодательства, но также составляют основу государственного управления и государственной политики в данной области, осуществляемых на комплексном подходе, включая природоохранную, природоресурсную составляющие, а также обеспечение экологической безопасности во взаимосвязи с климатической, биологической, энергетической и другими видами национальной безопасности. В научной литературе в последнее время уделяется повышенное внимание анализу эколого-правового содержания документов стратегического планирования [1; 2].

Корректировка, реализация принятых стратегий, программ, разработка других новых документов стратегического планирования экологической направленности проводятся в соответствии с Основами государственной политики в сфере стратегического планирования в Российской Федерации, утвержденными Указом Президента РФ от 8 ноября 2021 г. № 633, в которых получил закрепление процесс унификации требований к порядку стратегирования во всех отраслях общественного развития. Соответственно, в таких документах, являющихся специальными средствами государственной политики в области стратегического планирования и в экологической сфере, находит отражение комплекс скоординированных мер, направленных на определение национальных экологических интересов и приоритетов, путей и основных инструментов их достижения, прогнозирование рисков развития природопользования, лесного, агропромышленного, рыбохозяйственного комплексов, охотничьего хозяйства, минерально-сырьевой базы, других отраслей экономики, связанных с использованием природных ресурсов, угроз экологической, климатической, биологической и других видов национальной безопасности с учетом глобальных и внутренних вызовов. К ним относятся: климатические изменения, сокращение запасов природных ресурсов на фоне роста их потребления, ухудшение состояния окружающей среды, включая загрязнение атмосферного воздуха и водных объектов, увеличение объема образования отходов производства и потребления, деградация земель и почв, сокращение биологического разнообразия, рост числа стихийных бедствий и других чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, причиняющих экологический вред и др.

В условиях новых вызовов и угроз, связанных с беспрецедентным по масштабу геополитическим и санкционным давлением на развитие российской экономики возникает необходимость оценки рисков, препятствующих реализации документов стратегического планирования экологического направления.

Такая потребность напрямую относится к документам стратегического планирования, связанным с достижением национальных целей экологического развития, предусмотренных Указами Президента от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» (эффективное обращение с отходами производства и потребления, включая ликвидацию несанкционированных свалок в границах городов; кардинальное снижение уровня загрязнения атмосферного воздуха в крупных промышленных центрах; повышение качества питьевой воды для населения; экологическое оздоровление водных объектов; сохранение биологического разнообразия), от 21 июля 2020 г. № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года» (в рамках национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни» создание устойчивой системы обращения с твердыми коммунальными отходами; снижение выбросов опасных загрязняющих веществ, оказывающих наибольшее негативное воздействие на окружающую среду и здоровье человека; ликвидация наиболее опасных объектов накопленного вреда окружающей среде и экологическое оздоровление водных объектов).

Перечисленные национальные цели имеют определяющее значение для корректировки документов стратегического планирования в области экологического развития в условиях нарастания современных вызовов и негативных последствий внешнего санкционного давления. В первую очередь это касается национального проекта «Экология», включающего согласно паспорту, уточненному в декабре 2021 г., девять федеральных проектов «Чистая страна», «Комплексная система обращения с твердыми коммунальными отходами», «Инфраструктура для обращения с отходами I и II классов опасности», «Чистый воздух», «Оздоровление Волги», «Сохранение озера Байкал», «Сохранение уникальных водных объектов», «Сохранение биологического разнообразия и развитие экологического туризма», «Сохранение лесов».

Проблемы и риски реализации на текущем этапе нацпроекта «Экология», включая перечисленные федеральные проекты, связаны с принятием постановления Правительства РФ от 9 апреля 2022 г. № 628 «Об особенностях реализации национальных проектов (программ), федеральных проектов, ведомственных проектов и региональных проектов в условиях геополитического и санкционного давления на развитие российской экономики», которым на 2022 г. предусмотрены особенности порядка разработки, реализации, внесения изменений и мониторинга реализации таких проектов, включая приостановку действия ряда норм Положения об организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства РФ от 31 октября 2018 г. № 1288, в части подготовки, отражения, согласования заключений на паспорта национальных

проектов и федеральных проектов, на их изменение и отчеты о ходе реализации, представление в государственную интегрированную информационную систему информации о достижении проектных показателей. Органам государственной власти субъектов РФ рекомендовано организовать проектную деятельность с учетом этих особенностей.

Вместе с тем введенные временные ограничения организации проектной деятельности не прекращают работу проектных офисов по реализации национальных проектов, в том числе «Экология», «Чистая страна», «Чистый воздух» и др. Вопросы их реализации, включая определение приоритетных проектов, корректировки проектных показателей и сроков их достижения, обсуждались на заседании рабочей группы Государственного Совета РФ по направлению «Экология и природные ресурсы» 21 мая текущего года. В числе приоритетных для реализации федеральных проектов выделены пять направлений: коммунальные отходы (ТКО), чистый воздух и вода, биоразнообразие и наилучшие доступные технологии (НДТ) [http://ecopress.center/page5948587.html (дата обращения: 31 мая 2022 г.)].

Реализация этих федеральных проектов, так же как и нацпроекта «Экология» в целом, требует согласования, сопряженности с документами стратегического планирования, причем как экологической направленности, так и с иными сферами. Например, достижение многих показателей перечисленных национального и федеральных проектов связано с внедрением НДТ, что в условиях санкционных ограничений и запретов требует дополнительных мер финансовой поддержки предприятий, в том числе в сфере обращения с отходами производства и потребления, зависящих от импортного оборудования, комплектующих и программного обеспечения. Это, в свою очередь, наряду с внесением изменений в налоговое законодательство, требует корректировки значений целевых показателей федеральных проектов, входящих в состав нацпроекта «Экология», соответствующих дорожных карт и планов мероприятий.

Внедрение НДТ необходимо для достижения экологических показателей документов стратегического планирования и в других областях, например:

— в недропользовании для экологически безопасного освоения недр и отработки техногенных месторождений (Стратегия развития минерально-сырьевой базы Российской Федерации до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 22 декабря 2018 г. № 2914-р);

— отраслях топливно-энергетического сектора для развития энергосбережения и повышение энергетической эффективности, в том числе в целях технического и экологического регулирования, а также приобретения энергоэффективного оборудования (Энергетическая

стратегия Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 9 июня 2020 г. № 1523-р), для стимулирования замещения устаревших угольных теплоэлектростанций более экономичными энергоблоками, использующими природный газ и возобновляемую энергию, снижения утечек топлива при его добыче, использовании и транспортировке, а также выбросов парниковых газов в области угольной генерации (Стратегия социально-экономического развития Российской Федерации с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 29 октября 2021 г. № 3052-р);

— транспортной сфере для повышения экологической эффективности транспортного комплекса, в том числе повышения качества и экологичности работы железнодорожного транспорта, снижения выбросов парниковых газов (Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р).

Применение НДТ для достижения экологических показателей документов стратегического планирования в этих и других сферах требует обеспечения их согласованности с положениями Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ от 1 декабря 2016 г. № 642, в которой следует выделить соответствующие целевые ориентиры, задачи и показатели. Тем самым будет обеспечена системность реализации документов стратегического планирования в части достижения экологических показателей посредством внедрения НДТ в различных областях экономики, природопользования, охраны окружающей среды. Применение аналогичного подхода необходимо для согласованного стратегического планирования экологического, пространственного, информационного и иных областей развития современного общества.

Принцип системности в полной мере соответствует предъявляемому к процессу стратегирования, документам стратегического планирования требованию обеспечения устойчивого и сбалансированного социально-экономического развития. В качестве методологической основы стратегического планирования следует выделять принцип экосистемности (экосистемного подхода), на необходимость применения которого к регулированию экологических отношений неоднократно указывалось учеными [3; 4], в том числе отмечалось значение модели экосистемного управления природными ресурсами при обеспечении экологической безопасности Арктического региона Российской Федерации [5]. Важнейшим и необходимым методологическим основанием стратегического планирования в экологической сфере является концепция устойчивого развития, базирующаяся на достижении баланса между экономическими, социальными и экологическими

интересами общественного развития. Данная концепция совершенно справедливо выделяется в качестве методологической основы экологического права и цивилизационного развития [6], ценность которой особенно возрастает в периоды глобальных кризисов.

Принцип устойчивого развития закреплен в экологическом законодательстве. Федеральным законом от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды» в числе принципов, на которых должна осуществляться хозяйственная и иная деятельность органов государственной власти, органов местного самоуправления, юридических и физических лиц, оказывающая воздействие на окружающую среду, предусмотрено научно обоснованное сочетание экологических, экономических и социальных интересов человека, общества и государства в целях обеспечения устойчивого развития и благоприятной окружающей среды. Устанавливая презумпцию экологической опасности планируемой хозяйственной и иной деятельности, Закон предусматривает экологические требования на стадиях ее планирования, осуществления и прекращения. Их соблюдение должно быть обеспечено в процессе создания новых и модернизации существующих производств, реализации инвестиционных проектов, направленных на импортозамещение производства продукции товаров (работ, услуг), при поддержке отечественных товаропроизводителей в условиях внешнего санкционного давления на экономику.

Экологообоснованность хозяйственной и иной деятельности на этапе расширения, модернизации производства с применением НДТ является важным условием обеспечения устойчивости экономики, экологической безопасности, удовлетворения социальных потребностей, включая право граждан на благоприятную окружающую среду. Взаимосвязанность экономических, социальных и экологических интересов получила объективированное отражение в Стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденной Указом Президента РФ от 19 апреля 2017 г. № 176. Целями государственной политики в сфере обеспечения экологической безопасности названы сохранение и восстановление природной среды, обеспечение качества окружающей среды, необходимого для благоприятной жизни человека и устойчивого развития экономики, ликвидация накопленного вреда окружающей среде вследствие хозяйственной и иной деятельности в условиях возрастающей экономической активности и глобальных изменений климата.

Эти составляющие выделены при определении стратегической цели государственной политики в области экологического развития, направленной на решение социально-экономических задач, обеспечивающих экологически ориентированный рост экономики, сохранение благоприятной окружающей среды, биологического разнообразия и природных ресурсов для удовлетворения потребностей

нынешнего и будущих поколений, реализации права каждого человека на благоприятную окружающую среду, укрепления правопорядка в области охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности (Основы государственной политики в области экологического развития Российской Федерации на период до 2030 года (утверждены Президентом РФ 30 апреля 2012 г.)).

Несмотря на проблемы решения задачи обеспечения экологически ориентированного роста экономики в современных кризисных условиях, принятие мер по снижению налоговой, административной нагрузки на отечественного товаропроизводителя, включая сокращение предъявляемых требований и проведение контрольно-надзорных проверок, не должно распространяться на обеспечение экологической безопасности, а оказание государственной поддержки импортозамещения, развития отечественного производства в различных отраслях должно охватывать стимулирование экологичности экономической деятельности, в том числе путем разработки и внедрения НДТ.

При оценке документов стратегического планирования в экологической сфере особо следует выделить Федеральную научно-технической программу в области экологического развития Российской Федерации и климатических изменений на 2021—2030 годы, утвержденную постановлением Правительства РФ от 8 февраля 2022 г. № 133. Программные мероприятия, определенные исходя из задач, предусмотренных Указом Президента РФ от 8 февраля 2021 г. № 76 «О мерах по реализации государственной научно-технической политики в области экологического развития Российской Федерации и климатических изменений», охватывают три направления: «Мониторинг и прогнозирование состояния окружающей среды и климата», «Смягчение антропогенного воздействия на окружающую среду и климат», «Адаптация экологических систем, населения и отраслей экономики к изменениям климата».

Реализация данной программы осуществляется, несмотря на сложность текущей социально-экономической ситуации. Это обусловлено, с одной стороны, необходимостью принятия мер по уменьшению выбросов парниковых газов в связи с нарастанием глобальных проблем, связанных с изменением климата, увеличением примерно на 6—7% в год числа природных катастроф и стихийных бедствий (засух, наводнений, паводков, селей, ураганов и т.д.), повышением пожароопасности в лесах и на торфяниках, деградацией вечной мерзлоты, нарушением экологического равновесия, вытеснением одних биологических видов другими видами, увеличением расходов электроэнергии и др. С другой стороны, проведение работ по адаптации к изменениям климата в долгосрочной перспективе влияет на поддержание высоких темпов экономического роста за счет прорывных решений в сфере энергосбережения и энергоэффективности, в том числе посредством

разработки и применения нанотехнологий, внедрения НДТ, активизации перехода топливно-энергетического комплекса, других ресурсоемких отраслей экономики на инновационный путь развития.

В настоящее время реализуются отраслевые планы адаптации к изменениям климата. Например, Планом адаптации к изменениям климата в сфере природопользования, утвержденным распоряжением Минприроды России от 30 сентября 2021 г. № 38-р, с учетом характерных климатических рисков (ретроспективных и прогнозных) предусмотрен комплекс мероприятий: по повышению эффективности мер пожарной безопасности в лесах, воспроизводству лесов и лесоразведению, разработке модели снижения рисков в горных рекреационных зонах, связанных с опасными склоновыми процессами, информационному и научному обеспечению проведения работ. Аналогичные планы утверждены и реализуются для Арктической зоны Российской Федерации, в области транспорта, в сферах промышленного комплекса, строительства, тепло-, водоснабжения, водоотведения и др.

В процессе реализации таких планов решаются не только адаптационные цели и задачи к изменениям климата, но и улучшения состояния и качества окружающей среды соответствующих территорий, что корреспондирует показателям нацпроекта «Экология» и входящим в его состав федеральным проектам. Например, согласно федеральному проекту «Чистый город» объемы выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух в 12 крупных промышленных центрах (Братске, Красноярске, Липецке, Магнитогорске, Медногорске, Нижнем Тагиле, Новокузнецке, Норильске, Омске, Челябинске, Череповце и Чите) в 2024 г. должны снизиться на 20%. Системообразующая роль документов стратегического развития в обеспечении экологической безопасности и реализации климатической повестки отмечается и в научной литературе [7, стр. 83—79].

Для решения климатических проблем и достижения показателей обеспечения экологической безопасности и качества окружающей среды территорий важное значение имеет реализация не только федеральной, но и региональных научно-технических программ в области экологического развития и климатических изменений. Так, распоряжением Губернатора Ростовской области от 25 апреля 2022 г. № 104 утвержден План осуществления на территории Ростовской области научно-технической деятельности в области экологического развития и климатических изменений, предусматривающий разработку и ведение паспорта климатической безопасности Ростовской области, проведение анализа оценки степени влияния изменений климата на урбанизированные территории, формирование реестра инженерных концепций и изобретений, нацеленных на решение проблем экологии и защиты окружающей среды — сохранение энергии и ресурсов и др. Часть запланированных мероприятий связана с реализацией общих

природоохранных мер, предусмотренных Федеральным законом «Об охране окружающей среды», в частности, по созданию системы автоматизированного контроля выбросов и (или) сбросов загрязняющих веществ на объектах первой категории, оказывающих значительное негативное воздействие на окружающую среду и относящихся к областям применения НДТ. Тем самым планируется достижение климатических целей и задач и показателей охраны окружающей среды.

Что касается системной реализации программных мероприятий в области климатических изменений в современных кризисных условиях, то они нуждаются в корректировке в зависимости от возможных сценариев, предусмотренных Стратегией социально-экономического развития Российской Федерации с низким уровнем выбросов парниковых газов до 2050 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 29 октября 2021 г. № 3052-р, которые также требуют уточнения с учетом нарастающих внешних и внутренних вызовов и угроз.

Рассматривая документы стратегического планирования в экологической сфере, следует выделить также экологические инициативы социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года, перечень которых утвержден распоряжением Правительства от 6 октября 2021 г. № 2816-Р. По направлению «Экология» к ним относятся «Генеральная уборка», «Экономика замкнутого цикла», «Геология: возрождения легенды» (Минприроды России), «Политика низкоуглеродного развития» (Минэкономразвития России). Направление «Технологический рывок» включает инициативы «Чистая энергетика (водород и ВИЭ)» (Минэнерго России), «Новая атомная энергетика, в том числе малые атомные реакторы для удаленных территорий» (Государственная корпорация по атомной энергии «Росатом»). В социальной сфере следует выделить инициативу «Санитарный щит страны — безопасность для здоровья (предупреждение, выявление, реагирование)», поскольку все большую угрозу представляют зоонозы — инфекционные заболевания, передающиеся к человеку от животных и наоборот, что также связано с вопросами обеспечения экологической и санитарно-эпидемиологической безопасности.

Система стратегирования в области экологического развития не ограничивается перечисленными документами государственного стратегического планирования. Однако проведенный анализ позволяет сделать следующие выводы, связанные с их оценкой и корректировкой в современных кризисных условиях глобального масштаба (в том числе экологического, климатического, геополитического, финансово-экономического), с учетом внутренних вызовов и внешнего санкционного давления на развитие российской экономики.

1. Документы стратегического планирования в экологической сфере являются важнейшей составной частью созданной в России на единой методологической и законодательной основе и реализуемой через

различные институциональные структуры многоуровневой системы стратегирования.

При этом особенности экологической сферы, включающей природопользование, охрану окружающей среды, обеспечение ее качества и экологической безопасности, обусловливают необходимость их учета при разработке новых, корректировке существующих документов стратегического планирования экологического направления.

2. Комплексность экологических отношений, возникающих в области взаимодействия общества и природы, вызывает необходимость применения в процессе стратегического планирования экосистемного подхода и концепции устойчивого развития, направленной на достижение баланса между экономическими, социальными и экологическими интересами и общественными потребностями.

На этой методологической основе требуется обеспечение согласованности и сбалансированности стратегий, программ в экологической сфере (природоресусрных, в области охраны окружающей среды, экологического развития, обеспечения климатической, экологической безопасности, включая защиту населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера) по экологическим целевым ориентирам, задачам и показателям с документами стратегического планирования в других сферах (информационной, научно-технологического, пространственного развития, развития Арктической зоны Российской Федерации, санаторно-курортного комплекса и др.), отраслях экономики (энергетической, транспортной, развития промышленности по обработке, утилизации и обезвреживанию отходов производства и потребления и др.), областях обеспечения экономической, промышленной, техногенной, биологической и иных видов национальной безопасности.

3. На период принятия антикризисных мер, связанных с созданием условий для развития импортозамещения, включая снижение налоговой и административной нагрузки на бизнес, поддержкой отечественного производства, в стратегиях и программах в области экологического развития и климатических изменений необходимо выделить приоритетные направления стимулирования экологоориентированной инновационной деятельности, внедрения НДТ, в том числе замкнутого цикла, обеспечивающих снижение антропогенной нагрузки на окружающую среду, сокращение выбросов (сбросов) загрязняющих веществ, парниковых газов, образование отходов.

4. На основе анализа реализации этапов нацпроекта «Экология» и входящих в его состав федеральных проектов и оценки результатов их выполнения необходимо определение приоритетных направлений обеспечения экологического развития, экологической безопасности, природопользования на краткосрочный, среднесрочный и долгосрочный период, исходя из вариативности сценариев социально-экономического

развития на основе риск-ориентированного подхода и национальных целей развития экологической направленности.

5. В процессе проведения мониторинга и контроля реализации документов стратегического планирования в экологической сфере в целях информационно-аналитического обеспечения этой деятельности, открытости и доступности получаемых сведений необходимо отражение такой информации в ежегодных государственных докладах о состоянии и об охране окружающей среды в Российской Федерации, а также аналогичных региональных докладах с выделением в их структуре специального раздела.

Реализация перечисленных направлений будет способствовать адаптации стратегического планирования в экологической сфере и смежных областях к современным вызовам и угрозам, а также повышению его эффективности для достижения национальных целей устойчивого сбалансированного социально-экономического и экологического развития.

Литература

1. Выпханова, Г. В. Государственная экологическая политика и документы стратегического планирования / Г. В. Выпханова, Н. Г. Жаворонкова // Экологическое право. — 2016. — № 3. — С. 24—29.
2. Жаворонкова, Н. Г. Правовые проблемы стратегирования в экологическом праве / Н. Г. Жаворонкова, Г. В. Выпханова // Lex russica. — 2020. — № 1. — С. 28—42.
3. Бринчук, М. М. Экосисиетмный подход в праве / М. М. Бринчук // Экологическое право. — 2008. — № 1. — С. 6—14.
4. Бринчук, М. М. Правовой механизм сохранения (восстановления) экологических систем / М. М. Бринчук // Экологическое право. — 2008. — № 2. — С. 2—9.
5. Жаворонкова, Н. Г. Стратегические направления правового обеспечения экологической безопасности в Арктической зоне Российской Федерации / Н. Г. Жаворонкова, В. Б. Агафонов // Актуальные проблемы российского права. — 2019. — № 7. — С. 161—171.
6. Бринчук, М. М. Концепция устойчивого развития как методологическая основа цивилизационного развития / М. М. Бринчук // Государство и право. — 2014. — № 10. — С. 15—24.
7. Жаворонкова, Н. Г. Эколого-правовое обеспечение климатической безопасности Российской Федерации : монография / Н. Г. Жаворонкова, Ю. Г. Шпаковский. — Москва : Проспект, 2022.

References

1. Vypkhanova, G. V. Gosudarstvennaya ekologicheskaya politika i dokumenty strategicheskogo planirovaniya [State environmental policy and strategic planning documents] / G. V. Vypkhanova, N. G. Zhavoronkova // Ekologicheskoye pravo. — 2016. — № 3. — S. 24—29.
2. Zhavoronkova, N. G. Pravovyye problemy strategirovaniya v ekologicheskom prave [Legal problems of strategizing in environmental law] / N. G. Zhavoronkova, G. V. Vypkhanova // Lex russica. — 2020. — № 1. — S. 28—42.

3. Brinchuk, M. M. Ekosisiyetmnyy podkhod v prave [Ecological approach in law] / M. M. Brinchuk // Ekologicheskoye pravo. — 2008. — № 1. — S. 6—14.
4. Brinchuk, M. M. Pravovoy mekhanizm sokhraneniya (vosstanovleniya) ekologicheskikh sistem [Legal mechanism for the conservation (restoration) of ecological systems] / M. M. Brinchuk // Ekologicheskoye pravo. — 2008. — № 2. — S. 2—9.
5. Zhavoronkova, N. G. Strategicheskiye napravleniya pravovogo obespecheniya ekologicheskoy bezopasnosti v Arkticheskoy zone Rossiyskoy Federatsii [Strategic directions of legal support of environmental security in the Arctic zone of the Russian Federation] / N. G. Zhavoronkova, V. B. Agafonov // Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2019. — № 7. — S. 161—171.
6. Brinchuk, M. M. Kontseptsiya ustoychivogo razvitiya kak metodologicheskaya osnova tsivilizatsionnogo razvitiya [The concept of sustainable development as a methodological basis for civilizational development] / M. M. Brinchuk // Gosudarstvo i pravo. — 2014. — № 10. — S. 15—24.
7. Zhavoronkova, N. G. Ekologo-pravovoye obespecheniye klimaticheskoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii : monografiya [Ecological and legal support of the climatic security of the Russian Federation] / N. G. Zhavoronkova, YU. G. Shpakovskiy. — Moskva : Prospekt, 2022.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 378:656

© Духно Николай Алексеевич,
доктор юридических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)
naduhno@ui-miit.ru

Вклад Владимира Николаевича Образцова в развитие технического образования в России

Аннотация. В данной статье рассмотрено научное наследие, оставленное В. Н. Образцовым, ставшим результатом оценки научных трудов видного ученого-транспортника, постоянно проявлявшего заботу о развитии Московского института инженеров путей сообщения, известного в наше время как Российский университет транспорта. Ученый понимал сущность обучения в транспортном вузе, видел значимость науки в подготовке инженеров путей сообщения, стремился к тому, чтобы учебный процесс всегда наполнялся новыми знаниями, тесно связанными с теорией и транспортной практикой. Удаление науки от учебного процесса разрушало обучение, превращая его в пустую формальность, где нет нового знания, нет новых навыков, остро необходимых для развития транспорта. В статье раскрывается опыт обучения студентов, построенный на идеях развития транспортного образования, направленного на подготовку инженеров путей сообщения. Обращено внимание на принимаемые ученым меры по становлению аспирантуры в транспортном вузе. Целью настоящего исследования является познание методологии В. Н. Образцова в изучении транспортного образования, выработка предложений по совершенствованию подготовки специалистов транспорта.

Ключевые слова: Владимир Николаевич Образцов; инженер путей сообщения; профессиональные знания.

© Nikolay Al. Dukhno,
Doctor of Law, professor,
Russian University of Transport

Vladimir Nikolayevich Obraztsov's contribution into the development of technical education in Russia

Abstract. In the current paper there has been considered the scientific heritage left by V. N. Obraztsov, which resulted in evaluation of the scientific works of a prominent transport scientist who constantly took care of the development of the Moscow Institute of Railway Engineers, known today as the Russian University of Transport. The scientist understood the essence of education in a transport university, the importance of science in the training of railway engineers and strove to the filling the educational process with new knowledge, closely related to theory and transport practice. The separation of science and educational process destroyed education, turning it into an empty formality, where there was no new knowledge, no new skills that were urgently needed for the development of transport. The paper has considered the experience of teaching students, built on the ideas of the transport education development, aimed at training railway engineers. There has been drawn attention to the measures taken by the scientist to develop postgraduate studies in the transport university. The purpose of the current study was to understand V. N. Obraztsov methodology in the transport education, to present proposals for improving the training of transport specialists.

Keywords: Vladimir Nikolaevich Obraztsov; railway engineer; professional knowledge.

Талантливый ученый Владимир Николаевич Образцов, впитавший в молодые годы все лучшее, что накапливалось в новом транспортном вузе, истоки которого идут с Московского инженерного училища, основанного в 1896 г., одним из первых заметил острую необходимость вести подготовку инженеров путей сообщения новыми методами. Транспорту требовались инженеры со способностями, отвечающими современным обстоятельствами, в которых развивался транспорт. К 1922 г. в стране был завершен восстановительный период транспорта. Разрушенные войнами и революционными событиями железные дороги восстановили. Новая электрическая энергия побуждала транспортников к электрификации железных дорог. Требовались новые виды тяги, ощущалась необходимость в реконструкции верхнего строения пути, в развитии станций, в изменении парка вагонов и в освоении новых методик перевозки. В транспортной среде складывались новые отношения, приводившие к содержательному изменению профессионального знания, без которого было трудно решать растущие задачи транспорта. К 1924 г. Владимир Николаевич провел оценку способов подготовки инженеров, обобщил результаты кропотливой работы обучения студентов в вузах. На основе полученных данных ученый пришел к выводу о разработке новых способов составления учебных планов; о новой методике обучения студентов; о требованиях к изучению отдельных дисциплин [1].

Новые обстоятельства требовали перемен в учебном процессе. Старая система сковывала инициативу профессоров, не давала возможности

развивать обучение, тормозился процесс развития науки. В 1922 г. в Московском институте инженеров путей сообщения была создана комиссия из числа преподавателей и активных студентов по разработке учебных планов и методов обучения. Существовавшая громоздкая процедура принятия новых учебных планов явно себя изжила. Многоэтапность, недобросовестное затягивание решения самых незначительных аспектов учебного плана создавали обстановку утраты инициативы, гасла творческая энергия в научной работе. Требовались новые методы для быстрого реагирования на происходящие прогрессивные явления, оперативное внесение новых научных сведений в учебные планы, в учебные дисциплины. В комиссию входили опытные преподаватели и мыслящие студенты, такая группа была способна быстро принимать учебные планы, после разработки они могли представляться на обсуждение широкому кругу преподавателей и практиков.

Образцов замечал, что опытные преподаватели остро ощущали все перемены и в составе студентов, и в появлении новых обстоятельств, побуждавших изменения в подготовке инженеров. Результаты работы Комиссии воплотились к 1923 г. в готовый учебный план с пояснительной запиской к нему. Эти документы были направлены в Государственный ученый совет при Народном комиссариате просвещения, который одобрил проделанную работу и утвердил учебный план без всяких бюрократических излишеств.

В записке, отправленной в Государственный ученый совет, указывалась последовательность, виды работы комиссии, определялись направления деятельности. В перечень задач, возлагаемых на Комиссию, входили:

1) определение типа задач, решаемых инженером путей сообщения;

2) установление требований к инженеру путей сообщения;

3) установление минимального количества времени обучения по освоению предметов учебного плана;

4) установление специализаций и отдельных факультетов;

5) составление на основе указанных положений принципов, учебного плана;

6) выяснение условий выполнимости учебного плана с учетом способности работы по обучению, с ориентацией на среднего студента [1, стр. 4].

Каждый учебный предмет оценивался комиссией, устанавливались критерии трудности и возможности его освоения студентами, определялись способы обучения, решались вопросы дополнительных часов на освоение учебного курса. На научной основе предлагалась методика оценки индивидуальных способностей каждого студента. Уровень образованности и индивидуальных способностей был показателем, по которому определялась величина дополнительного времени каждому студенту на освоение учебных дисциплин. Увеличивалось время на самостоятельную работу студента.

Комиссия считала необходимым определить основные требования к инженеру путей сообщения, на которые нужно было ориентироваться как на критерии, определяющие его подготовку. По мнению комиссии, инженер должен был отвечать следующим требованиям: глубоко знать свое дело; обладать экономическими знаниями по своей профессии; быть способным к практической работе; уметь оценивать своих работников и их потребности; обладать научными знаниями в организационной работе.

В своей деятельности комиссия была обязана вести основательную проработку вопросов учебного плана с последующим представлением в Народный комиссариат путей сообщения с ходатайством о принятии решения в необходимости утверждения предлагаемой специальности или специализации. Комиссией были разработаны принципы, которыми следовало руководствоваться в своей работе по составлению новых учебных планов. К таким принципам относились следующие:

1) доминирование специальных предметов над общими дисциплинами, приспособление всех общих предметов к задачам специальности;

2) включение необходимых экономических вопросов, раскрывающих сущность каждого технического предмета с обязательной ориентацией на экономическое положение в стране;

3) обязательное проведение студентами летней практики в качестве рабочего и техника по специальности;

4) преобладание в учебном году практических занятий над теоретическими лекциями;

5) продвижение работы по разделению студентов по критериям: специальности; специализации; по возможности приближая этот процесс к началу курса обучения, для некоторых с 1-го курса, для других со 2-го курса [1, стр. 4—5].

Разработка учебного плана составляла важный, но не единственный этап работы комиссии. К разработанному учебному плану предлагалась новая методика воплощения его в учебный процесс. Проблемы преподавания и освоения студентами учебных дисциплин пытались решать в поиске и разработке лучших методик обучения. Вникая в сущность подготовки инженеров путей сообщения, Образцов изложил коренные положения транспортного образования. Его основные требования составляли основу подготовки инженеров путей сообщения, служившей основополагающими идеями в деле развития и укрепления тесной связи науки с транспортной практикой. На всем пути подготовки специалистов шел процесс интеграции знаний при освоении математических, технических и экономических наук, строго ориентированных на каждую транспортную специальность. Транспортная специальность выступала основным критерием, определяющим содержание обучения. Глубина теоретического обучения достигалась в практических занятиях, транспортные умения и навыки отрабатывались в летней практике.

В. Н. Образцов настаивал, чтобы методика обучения развивалась с учетом полного знания и понимания: особенности состава студентов; уровня их общей подготовки; практических интересов студентов. Он требовал минимума затрат при высоком качестве обучения. Каждая затрата на обучение должна давать производительный результат. Образование в вузе следовало направлять на потребности транспортной практики. Каждая транспортная задача должна решаться высокопрофессиональными специалистами, знающими, умеющими и желающими работать в сложившемся транспортном правопорядке. Ученый давал уникальные советы по воспитанию будущих инженеров в среде транспортных отношений.

В то время ощущалось давление большевицкой идеологии, инженерные знания требовалось подчинять марксистскому мировоззрению. В Московском институте инженеров путей сообщения не угасала жажда добиваться полного понимания роли и значения транспортного образования в решении экономических и социальных задач страны. В изучении курсов дисциплин подчеркивалось, что экономика транспорта, как общая, так и выбранная с ориентацией на специальность, организация работ и организация самого транспорта по специальности обусловливают необходимость освоения теоретического и практического материала с определением нужного количества часов, достаточного для получения инженерного знания. В программах учебных курсов требовалось показать тесную связь технических и экономических знаний. Все побочные работы в институте, проводимые за пределами аудиторных занятий, должны были быть подчинены воспитанию будущих инженеров.

Выступая идеологом новой методики подготовки инженеров, Образцов указывал на необходимость подчинения всех специальных предметов экономическим закономерностям, раскрываемым наукой. Он настаивал, чтобы всякое техническое сооружение изучалось под углом зрения его экономической обоснованности.

Образцов давал рекомендации по изучению математики и физики и предлагал, чтобы эти предметы преподавались специалистами, хорошо понимающими сущность профессии, по которой идет подготовка будущих инженеров. Математика, физика, механика должны преподаваться так, чтобы их содержание было подчинено специальности. Рекомендовалось преподавать эти предметы теоретику, хорошо знающему инженерное дело. Математические знания следовало умело использовать в решении инженерных транспортных задач. Дисциплины по водным путям должны изучаться специалистами сухопутных путей в том объеме, в каком это было необходимо инженеру сухопутных дорог, специалисту железнодорожных профессий.

Большинство предметов рекомендовалось изучать на практических занятиях с выполнением упражнений. Лекции нужно читать вводные, для подведения итогов, или выводов после детального изучения предмета на

практических занятиях. Лекционный курс мог быть полным по тем предметам, по каким не требовались практические упражнения, и достаточно было теоретических знаний, укреплявших научное мировоззрение инженеров.

На освоение предметов, предусмотренных учебным планом, отводилось четыре года с семичасовой работой в аудиториях и двухчасовой обязательной самостоятельной ежедневной работой. Менее способным студентам предлагалось увеличивать часы самостоятельной работы. Общей установкой подготовки инженеров было требование об обязательной активной работе каждого студента в течение всего учебного года, но не только перед зачетами и экзаменами.

Образцов рекомендовал переходить от предметного метода к курсовому обучению. Этот метод по оценке подготовленности студента начал осваиваться в России с 1915 г., но имел много недостатков. Сущность их определялась такими особенностями, как: индивидуальный подход к каждому студенту; учет среднего уровня подготовки всей группы; допущение перевода студентов на следующий курс при уровне его освоения отдельных предметов не ниже чем на 40% от общего уровня подготовки группы, в которой учится студент. Если студент не мог освоить 40% знаний из основных предметов, то ему предлагался перевод на нижний курс. Такая система оценки знаний студентов требовала кропотливой работы преподавателя, но она давала положительный результат. У студентов повышалась ответственность по изучению каждой дисциплины не в стесненных рамках отведенного времени, а с возможностью их расширить и сдать часть предмета в следующем году обучения. Групповая система учета уровня знаний давала основания прикреплять студентов к той группе, где средние знания соответствовали уровню его подготовки. За каждой группой закреплялся преподаватель, обязанный контролировать знания каждого студента и уровень среднего знания всей группы. Знания студентов проверялись постоянно способами: бесед; опросов; решением задач; подготовкой рефератов и др. По предметам, по которым такая проверка знаний не проводилась, сдавались зачеты в конце семестра, или в конце учебного года.

Требования к студентам на зачетах предъявлялись такие, какие должны предъявляться к инженеру путей сообщения. Форма проведения зачетов не была жестко установленной, и они могли проводиться как подготовкой рефератов, так и путем опроса студентов или бесед с ними. Проверка знаний студентов не сводилась к тому, чтобы установить факт наличия знания теории, требовалось убедиться в том, что студенты понимают значимость приобретенных знаний и умеют ими пользоваться. Во время проведения зачетов студентам разрешалось пользоваться любыми пособиями и справочниками. Важно было определить способность студента решать инженерную задачу. Ученый с пронзительным вниманием изучал поведение студентов и призывал учитывать их

интересы к транспорту, понимать уровень подготовки каждого студентов и стремиться создавать условия для обучения студентов применительно к их индивидуальным способностям.

Образцов уделял особое внимание методике изучения отдельных предметов. По старой методике математика нередко изучалась оторвано от других специальных предметов и превращалась в отвлеченный предмет. Считая математику основой всех других технических знаний, она преподавалась только на ранних курсах. Короткий срок изучения математики не позволял студенту осознанно оценить роль математических знаний в изучении предметов по расчетам рельс, пути в кривых, торможения, паровозов, теории упругости и др. Между тем математика в инженерном деле является мощным средством решения многих важных задач. Образцов дает предложение изучать математику от простого к сложному на всем пути обучения будущего инженера. Ученый предложил внедрить в учебный процесс дополнительно факультативный курс математики. Важнейшим требованием к курсу математики является сближение ее положений с предметами инженерного дела. Математические знания воздействуют на сознание в той степени, в какой студент осознанно понимает его роль в решении инженерных задач. Опытный профессор дает ряд ценных предложений по улучшению методики преподавания математики [1, стр. 11].

Вторым серьезным предметом для инженера является механика. Образцов критически отнесся к тому, что этот предмет вели ученые из университета, мало представляющие особенности транспорта и транспортных специальностей. Были представлены подготовленные ученым рекомендации по изучению курса механики для инженеров путей сообщения:

1) групповая проработка учебного курса с небольшим количеством лекций;

2) графическая интерпретация законов: прохождение статики графическим путем, больше наглядности;

3) усиление статики;

4) приведение в учебном курсе инженерных примеров [1, стр. 12].

Начертательная геометрия для инженера является задачей практической в построении сложных чертежей. Эта задача ни в одном курсе начертательной геометрии не решается. Студенты изучают начертательную геометрию, но не умеют применять ее закономерности при составлении чертежей. Изучение начертательной геометрии следует подчинить решению практических задач, стоящих перед инженером. Значимость начертательной геометрии в подготовке инженеров велика, но методика преподавания этой важной математической науки страдает отсутствием ее связи с инженерным делом. Профессор рекомендует преподавателям уделять больше внимания раскрытию основных свойств

начертательной геометрии и на способы их применения в практике инженеров.

Изучение физики знакомит с теми физическими явлениями, которые встречаются в инженерной практике. В физике нужно изучать наиболее важные для инженера отделы: теорию волнообразных колебаний; теплоту и электричество; гидростатику. Лабораторные работы по физике важно проводить с тесной увязкой решаемых задач инженерами. Дает ли физика знания о новейших теориях физических явлений в настоящее время, такой вопрос стоит, когда в аудитории читается курс физики, не содержащий сведений о новых открытиях ученых-физиков. Инженеру нужна физика для понимания закономерностей: оптики в геодезии; электричества в электротехнике; теплоты в термодинамике, а также других новых открытий физики, которые могут быть применимы в практике инженерного дела. Преподаватель, далекий от транспортной практики, не может видеть полезность знаний физики в деятельности инженера.

Изучение химии также должно согласовываться с практическими задачами инженера. По физике и химии нужно минимум лекций и больше лабораторных занятий. Они должны решать задачи, взятые из окружающей транспортной действительности.

Образцов указывал, что транспорт является одним из важнейших элементов экономической жизни и промышленности нашей страны. Ученый не хотел, чтобы прикладные науки в вузе оставались инородным телом. В жизни и практике инженерам приходится постоянно встречаться с большими проблемами технико-экономического характера, но багаж экономических знаний, полученных в вузе, не позволяет инженерам их решать. При возникающих проблемах в организации работы предприятия, в выборе оборудования в других вопросов инженеры часто остаются бессильны.

Преподавание всех экономических предметов должно быть поставлено так, чтобы студентам представлялись сведения, которые тесно связаны с их практической деятельностью. Связь экономических знаний может подкрепляться наглядностью, отражающей истинное положение дел. Курсы по экономическим предметам нужны краткие, но емко освещать все проблемы экономики и раскрывать тесную связь с практикой. Транспорт является основным элементом экономической жизни страны, подчеркивал Образцов, указывая его важность в развитии промышленности. Экономические дисциплины прикладного характера следует преобразовать в специальные дисциплины, формирующие плодотворное профессиональное мировоззрение инженеров. При подготовке дипломных выпускных работ должны в обязательном порядке применяться экономические знания для обоснования приводимых расчетов. Все примеры в обучении студентов обязательно брать из транспортной практики, указывал ученый. Отсутствие у инженеров необходимых экономических знаний ведет к принятию ошибочных

решений, которые при воплощении в практику могут причинять существенный вред.

Образцов видел необходимость коренной реформы в преподавании экономических дисциплин будущим инженерам. Реформирование должно быть подчинено следующим основным положениям:

1) преподавание экономических предметов должно сообщать студентам сведения и проблемы, которые находятся в тесной связи с их будущей профессиональной деятельностью в сфере транспорта;

2) изложение экономических дисциплин должно быть сжатым и укладываться в минимум часов, которые могут быть отведены для них по учебному плану;

3) преподавание экономических дисциплин не преследует общеобразовательных целей. Экономические дисциплины являются такими же специальными предметами, как и большинство других, читаемых на старших курсах;

4) для студентов, проявившим интерес к экономическим проблемам, организуются специальные семинары [1, стр. 15].

Важным элементом профессионального знания инженера является правовое знание, оно необходимо для повышения и развития правовой культуры в сфере транспортных отношений. Высокое правосознание будет служить гарантией безопасного применения технологий на транспорте, которые могут стать источниками опасности. Не само право, а только его глубокое понимание, образует требуемый уровень правосознания, при котором формируются правоотношения, устанавливающие безопасный правовой порядок на транспорте. В. Н. Образцову было трудно отстаивать необходимость развития правового знания, а причиной тому был идеологический контроль со стороны партии большевиков. Советский партийный большевизм в 20-е и 30-е гг. XX столетия пренебрегал ценностями права, заменяя их партийной идеологией.

Требования к техническим предметам выражалось в том, что они по своей структуре должны иметь: описательную часть; расчетную часть; практические работы и упражнения, связанные с транспортной практикой.

Если имеются хорошие учебники, то по таким предметам не обязательно читать лекции, описательная часть предмета может изучаться студентами самостоятельно под руководством преподавателя. Расчетная часть требует наставлений профессора, возможна групповая разработка поставленных задач. Практические работы являются обязательными по каждому техническому предмету. Профессор обязан читать ряд лекций по всем новостям науки и техники.

Практические занятия предлагалось проводить методами составления эскизов и проведения несложных расчетов. Практические занятия всегда

нацеливались на выработку и закрепление у студентов умений и навыков инженерного дела по осваиваемой профессии.

Особыми методами обучения студентов были разные экскурсии [2]. Для проведения экскурсий составлялся отдельный план с расчетом, чтобы в каждом учебном году студенты могли посетить до восьми экскурсий по отдельным предметам или по междисциплинарному методу освоения профессиональных знаний. Одна экскурсия создает условия для получения знаний по многим предметам. В синтезе такие знания формируют ясное представление о разных видах деятельности инженера. Ученый подчеркивает важность процесса организации экскурсий, подготовки к ним, указывая роль преподавателя. Посещение экскурсий студентам вменялось в обязанность. По форме и содержанию экскурсии могли быть разными. Время для экскурсий выбиралось в выходные и праздничные дни, чтобы меньше тратить учебное время. Экскурсии были городскими, пригородными или более длительными выездными на два—три дня. Иногда экскурсии были продолжительными с выездом в отдаленные места для осмотра инженерных сооружений. Специальные командировки рассматривались особым методом обучения студентов. Экскурсии становились своеобразным элементом практики, корректировавшей мышление студентов, формируя навыки инженерного дела.

Образцов считал необходимым совершенствовать летнюю практику студентов, которая отличалась от всех других практик, предусмотренных в подготовке будущих инженеров. Летняя практика приравнивалась к производственной работе и была призвана решить две основные задачи. Первой задачей было то, что работа студентов обязательно направлялась на полезное производство для государства и транспорта. Второй задачей стояло стремление привить студенту навыки в выполнении определенной работы, которую он осуществлял на основе приобретенных знаний в институте. Летняя практика делилась на три вида: Для студентов первого курса практика проходила в качестве строительного рабочего; студенты второго курса проходили практику в качестве механического рабочего; студенты третьего курса назначались на должность среднего технического персонала и выполняли их обязанности. Этот вид практики длился больше других и составлял пять месяцев. Отчеты по практике были обязательны, и они составлялись с соблюдением требований, изложенных в отдельной инструкции по летней практике. Летняя практика совершенствовалась, она была отдельным, особым методом обучения студентов, где теоретические знания преобразовывались в умения размышлять, строить обоснованные выводы, развивать способы общения и прививать навыки в работе на транспорте.

Дипломные проекты составляли особый элемент всего четырехлетнего обучения студентов. По мнению ученого, основной задачей дипломного проекта являлось определение пригодности выпускника к практической

работе по профессии. Элементы практики выступали критериями, определяющими ценности теории, представленной в выпускной работе. Темы дипломных проектов следовало выбирать такими, какими раскрывается содержание задач, стоящих в транспортной практике путей сообщения. Дипломные проекты были разновидностью тех проектов, которые могли конкурировать с реальными проектами в транспортной отрасли. Требования к дипломным проектам были высокими, они не сводились к формальностям, а были направлены на решение конкретных практических задач, выступали методами научного применения нового знания, сочетаемого с практическими потребностями транспорта. Тесная связь дипломного проекта с конкретными задачами транспортной практики и решение этих задач на основе передового научного знания придавали выпускной работе свойства, поставившие ее на новый уровень, Это было не простое упражнение, а важный проект, основанный на теории и решивший важную задачу для транспорта. В дипломных проектах допускалась возможность использовать немецкий, французский, английский языки, если это было необходимо. Защиту дипломной работы предлагалось вести в небольших комиссиях, но в ней должен быть представитель от практического подразделения, хорошо понимающий задачи, решаемые в выпускной работе.

В. Н. Образцов был горячим сторонником развития аспирантуры в Московском институте инженеров транспорта. В июне 1925 г. Народный комиссариат просвещения создает новые условия для подготовки аспирантов, утверждая Положение о порядке подготовки научных работников при высших учебных заведениях и научно-исследовательских учреждениях. Другим важным документом для аспирантов была Инструкция Народного комиссариата просвещения от 8 июля 1925 г. «О порядке подготовки научных работников при научно-исследовательских институтах и вузах по прикладным, точным и естественным наукам. Оба документа давали юридическое основание для развертывания нового порядка подготовки аспирантов в транспортном вузе. Подготовка аспирантов в МИИТе начала осуществляться по инициативе В. Н. Образцова. Опытный, авторитетный ученый поставил вопрос о подготовке аспирантов в транспортном вузе на заседании Временной коллегии Научно исследовательского института при МИИТ 12 ноября 1925 г. На заседании Временной коллегии НИИ при МИИТ стоял вопрос об аспирантуре. Это был последний вопрос, который Коллегия обсуждала 12 ноября 1925 г. Судя по содержанию, форме и способу поставленного вопроса, он был не простым для решения. Наука приобретала оттенок, окрашенный идеологией советского большевизма, научные коллективы приучали к мысли, что партия коммунистов определяет направления развития науки. Все вопросы должны быть точно созвучны решениям партии большевиков. И если какого-то решения не было, то ставить его с низов становилось крайне опрометчиво.

Тяжело было решать вопрос финансирования подготовки аспирантов. В такой обстановке Образцов, проявляя волю и инициативу, сумел поднять вопрос об открытии аспирантуры и поставить его на решение Коллегии. Предвидя острую дискуссию, Образцов сумел убедить членов Коллегии в необходимости подготовки аспирантов в Московском институте инженеров транспорта. Коллегия постановила: просить Главнауку прикрепить к научно-исследовательскому институту 20 человек аспирантов, считая по 4 человека на Секцию — группу ученых МИИТ, которые были специалистами в определенных направлениях науки.

19 ноября 1925 г. Ф. Е. Максименко [первый директор Московского инженерного училища] направляет во Временную Коллегию письмо, в котором сообщает: На Правлении МИИТ заслушан доклад В. Н. Образцова об аспирантах, на основании которого Правление МИИТ постановило: «Деканы представляют список кандидатов в аспиранты в НИИ и одновременно в студорганизации. При рассмотрении в НИИ этого списка присутствуют в заседании представитель студорганизации, который сообщает НИИ заключение студорганизации. Засми НИИ выработанный им список кандидатов представляют в Правление МИИТа». Таким было решение Правления МИИТ о способах отбора первых кандидатов в аспиранты транспортного вуза. В этом методе отбора хорошо заметна роль студенческой общественности вуза.

Московскому инженерному училищу было предоставлено право вести подготовку аспирантов по следующим научным направлениям: 1) геодезия; 2) мосты; 3) электрические дороги и электрификация дорог; 4) эксплуатация железных дорог; 5) изыскания и постройка железных дорог; 6) подвижной состав и тяговый расчет; 7) речные затоны, гавани, порты, их устройство и оборудование, речной флот, постройка и ремонт; 8) морские сообщения и порты; 9) эллинги и стоки; 10) внутренние пути сообщения.

Так, 1925 год остался годом открытия аспирантуры в МИИТ что положило начало новому развитию транспортного вуза в подготовке ученых, достойных воспитывать новое поколение специалистов для транспортной отрасли.

Изучая деятельность Владимира Николаевича Образцова, мы пришли к следующим выводам.

1. Ученым-транспортникам целесообразно организовать проведение научной конференции на тему «Наука транспорту». Ее целью надо признать научно-обоснованную разработку мер, стимулирующих подчинение любых принимаемых решений по транспорту научному обоснованию.

2. Для подготовки нового поколения специалистов транспорта формировать принципиально новые учебные планы по специальностям и профилям. Специалисты транспорта должны обладать: сильной теоретической подготовкой; гибкими способностями воплощать теорию в

практику своей профессиональной деятельности; способностями, пригодными для решения транспортных задач по своей профессии.

3. Стандарты по высшему транспортному образованию подчинить следующим основным принципам: подготовка специалистов транспорта должна осуществляться на основе современной науки; критериями оценки знания специалистов транспорта должна быть только современная наука. Теоретические знания специалиста транспорта ориентировать на требования, установленные к осваиваемой транспортной профессии. Умения, навыки и способности специалиста транспорта должны выражать готовность личности работать в условиях развития новых технологий.

4. В содержании профессионального знания каждого специалиста транспорта, обязательными элементами должны быть математические, экономические, правовые знания, в той мере, в какой они необходимы для решения практических задач.

5. Создать в Российском университете транспорта комиссию из авторитетных ученых по подготовке предложений к разработке новых учебных планов, содержание которых определит путь подготовки новых специалистов транспорта. Объемы часов по каждому предмету учебного плана целесообразно устанавливать путем обсуждения на комиссии. Подготовленные новые учебные планы согласовать с Минтрансом России.

7. В методику обучения включать больше практических занятий. Большинство учебных предметов должно изучаться в лабораториях, в специализированных кабинетах. Лекционные методы обучения следует сводить к минимуму.

6. Внедрить в учебный процесс Российского университета транспорта обязательную летнюю практику, ориентированную на приобретение студентами навыков по осваиваемым профессиям. Отказаться от практик, которые не развивают профессиональные способности студентов по профессии.

7. Установить следующие критерии качества обучения: высокие теоретические знания студентов в объеме, необходимом для освоения избранной профессии; наличие у студентов умений и навыков оперировать теоретическими знаниями и применять их в решении практических задач по профессии.

8. Методику преподавания развивать на основе принципа междисциплинарных связей с обязательной ориентацией на потребности транспортной практики. В обучение включить разные виды экскурсий на производство.

9. Групповые занятия преобразовать в господствующий метод транспортного образования. В группе идут дискуссии, объяснения, формируются умения активной мыслительной деятельности, прививаются навыки построения выводов и принятия решений. Групповой метод обучения создает основу развития проектного обучения.

10. В процесс контроля качества обучения следует включать студенческий актив и подготовленных в теоретическом плане опытных практиков. Основными способами контроля качества обучения должны становиться практические решения задач по профессии.

11. Для повышения научного уровня аспиранта РУТ (МИИТ) установить дополнительный экзамен при приеме в аспирантуру с целью выявления у поступающих умений вести научно-исследовательскую работу.

Литература

1. Образцов, В. Н. Опыт реорганизации учебной постановки в Московском институте инженеров путей сообщения : Опыт нового метода преподавания в Моск. горной акад. / В. Н. Образцов. — Москва, 1924.
2. Образцов, В. Н. 12 экскурсий на железную дорогу : пособие для проведения экскурсий с учащимися / В. Н. Образцов. — Москва, 1925.

References

1. Obraztsov, V. N. Opyt reorganizatsii uchebnoy postanovki v Moskovskom institute inzhenerov putey soobshcheniya : Opyt novogo metoda prepodavaniya v Mosk. gornoy akad. [The experience of reorganizing the educational setting at the Moscow Institute of Railway Engineers: Experience of a new teaching method in Moscow] / V. N. Obraztsov. — Moskva, 1924.
2. Obraztsov, V. N. 12 ekskursiy na zheleznuyu dorogu : posobiye dlya provedeniya ekskursiy s uchashchimisya [12 excursions to the railway: a guide for excursions with students] / V. N. Obraztsov. — Moskva, 1925.

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.	**All papers** should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru.
Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул Образцова, д 9, стр. 9, учебный корпус 6.	**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.)	**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).
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 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 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.
В журнале используются сокращенные наименования органов государственной власти в соответствии с Перечнем полных и сокращенных наименований федеральных органов исполнительной власти, установленным распоряжением Администрации Президента РФ совместно с Аппаратом Правительства РФ от 16 июля 2008 г. № 943/788.	There are used abbreviated names of state authorities in accordance with the List of full and abbreviated names of Federal executive authorities established by the order of the Presidential Administration of the Russian Federation together with the Government Office of the Russian Federation of July 16, 2008 No. 943/788.