ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 1(45)/2023

Издается с января 2016 г.

ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ЛИНЕЙНЫХ ОБЪЕКТОВ КАК ОСОБЫЙ ОБЪЕКТ ПЛАНИРОВКИ ТЕРРИТОРИЙ НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ В ИНТЕРЕСАХ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА ОПАСНЫХ ДОРОЖНЫХ СИТУАЦИЙ, ВОЗНИКАЮЩИХ В РЕЗУЛЬТАТЕ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ПЕРЕСТРОЕНИЯ ПРИ УПРАВЛЕНИИ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ

ТРАНСПОРТНАЯ СУДЕБНАЯ ЭКСПЕРТИЗА, ПАРАДИГМА И РЕАЛЬНОСТЬ

МУЗЫКАЛЬНЫЕ ПРОИЗВЕДЕНИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛАХ, КАК ОБЪЕКТЫ ПРАВОВОЙ ОХРАНЫ

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЖИВУЧЕСТИ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В УСЛОВИЯХ СПЕЦИАЛЬНОЙ ВОЕННОЙ ОПЕРАЦИИ: ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

КОМПАНИИ ТРАНСПОРТНОГО СЕКТОРА РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ: АНАЛИЗ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРЯМЫХ СМЕШАННЫХ (МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ) ПЕРЕВОЗОК В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ

УГОЛОВНАЯ ПОЛИТИКА РОССИИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СОБЛЮДЕНИЯ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2023. № 1 (45)	The online scientific journal “Transport law and security” 2023. № 1 (45)
Дата размещения номера — 15 апреля 2023 г. Журнал издается с января 2016 г.	The date of the issue is the 15th of April, 2023. The journal has been published since January 2016.
Издание включено в **Перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, ученой степени доктора наук**, по научным специальностям: 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки (юридические науки); 5.1.4. Уголовно-правовые науки (юридические науки).	The journal 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 scientific specialties: 5.1.2. Public and legal (state and legal) sciences (legal sciences); 5.1.4. Criminal and legal sciences (legal sciences).
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	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.
Официальный сайт в сети Интернет: URL: http://trans-safety.ru/	The official site in the Internet is URL: http://trans-safety.ru/
Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта»	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 (MIIT)
Аль Али Насер Абдель Рахим — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Морское право и международное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Al Aly Naser Abdel Rakhim**, Candidate of Law, associate professor of the department “Maritime Law and International Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)
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 Азербайджанской республики (г. Баку, Азербайджан)	**Veliev Isakhan Veysal-Ogly,** Doctor of Law, professor, chief of the Foundation «Knowledge» under the President of the Republic of Azerbaijan (Azerbaijan) (Baku)
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	**Gutsulyak Vasiliy Nikolaevich**, Doctor of Law, professor, president of the International

Ассоциации международного морского права, почетный работник Морского флота	Maritime Law Association, the honored worker of the Navy
Данилина Елена Ивановна — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Правовое обеспечение государственного управления и экономики» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Danilina Elena Ivanovna,** Doctor of Economic Sciences, professor, professor of the department “Legal Support of Public Administration and Economics” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)
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 (MIIT), 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 научный сотрудник отдела изучения проблем управления и реформирования уголовно-исполнительной системы Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)	**Kolotushkin Sergey Mikhailovich**, Doctor of Law, professor, main researcher of the department for the study of management problems and the reform of the penal system at the National Research Institute of the Penal system of the Russian Federation (NRIPS RF)
Корякин Виктор Михайлович — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры «Теория права, гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Koryakin Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law, professor, professor of the department “Theory of law, civil law and civil procedure” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)
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 «Теория права, гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Melnikov Vladimir Sergeevich,** Doctor of Law, professor, professor of the department “Theory of law, civil law and civil procedure” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)
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 обеспечения Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист РФ	**Tuchkova Elvira Galimovna**, Doctor of Law, honored lawyer of the Russian Federation, professor of the department of labour law and social security law at Kutafin Moscow State Law University (MSAL)
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 «Правовое обеспечение государственного управления и экономики» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Chebotareva Anna Aleksandrovna**, Doctor of Law, docent, head of the department “Legal Support of Public Administration and Economics” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)
Чернявский Александр Геннадьевич — доктор юридических наук, профессор,	**Chernyavsky Aleksandr Gennadievich,** Doctor of Law, professor, head of the electronic

заведующий сектором электронных ресурсов научно-технической информации Отраслевого центра научно-технической информации по архивоведению и документоведению Всероссийского научно-исследовательского института документоведения и архивного дела	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

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Бокань В. А.
Проблемы изъятия земельных участков и имущества при строительстве автомобильных дорог 13

Варданян А. Д.
Пересечения линейных объектов как особый объект планировки территорий населенных пунктов в интересах развития транспортной инфраструктуры: правовые аспекты 19

Жаворонков В. А.
Экспертная оценка опасных дорожных ситуаций, возникающих в результате нарушения правил перестроения при управлении транспортным средством 35

Ивакин В. И.
Эколого-правовая ответственность за нарушение эксплуатации автотранспортных средств 53

Семенов С. А.
О состоянии научного обеспечения административно-правового регулирования транспортной безопасности 62

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Крылов И. С.
О подходах к квалификации нарушений общественного порядка, совершенных на транспорте 70

Паршаков А. С.
Юридическая ответственность за транспортные правонарушения и другие преступления, связанные с техникой: военно-правовые аспекты 79

Попов В. Л.
Транспортная судебная экспертиза, парадигма и реальность 87

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Филиппов Д. А.
Музыкальные произведения, используемые на железнодорожных вокзалах, как объекты правовой охраны 101

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Кобзева Е. И., Хрущев Р. С.
К вопросу о развитии сотрудничества стран БРИКС в области транспортно-логистической инфраструктуры 108

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Корякин В. М.
Обеспечение живучести транспортных систем в условиях специальной военной операции: правовой аспект 116

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Воронов А. М.
Угрозы и вызовы национальной безопасности современной России в условиях социальной напряженности 130

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

Евстифеев И. В., Матвеева М. А.
Правовое регулирование и перспективы использования криптовалют на транспорте 139

Шатская И. И., Малёшина Л. М.
Компании транспортного сектора российской экономики: анализ инвестиционной привлекательности 152

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Корнукова М. С.
Правовое регулирование прямых смешанных (мультимодальных) перевозок в Европейском Союзе 161

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

Дроздова Е. А., Кочкина О. В.
Организационно-правовые аспекты деятельности по обеспечению транспортной безопасности 170

Мартыненко Н. Э., Титушкина Е. Ю.
Уголовная политика России в сфере обеспечения соблюдения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств 176

Цепелев В. Ф.
Обеспечение транспортной безопасности в контексте задач уголовной политики Российской Федерации 186

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»..... 191

Contents

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Vasily Al. Bokan
Problems of confiscation of land plots and property during the construction of roads 13

Vardanyan Artur D.
Intersections of line features as a special planning object of the settlements' territories in the interests of transport infrastructure development: legal aspects 19

Zhavoronkov Vladimir Al.
Expert estimation of dangerous traffic situations arising from the violation of the rules of changing lanes when driving a vehicle 35

Ivakin Viktor Iv.
Environmental and legal liability for violation of vehicles' operation 53

Semenov Sergey Al.
On the state of scientific support of administrative and legal regulation of transport security 62

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIMES

Krylov Iliya S.
On approaches to the classification of public order violations committed in transport 70

Parshakov Aleksandr S.
Legal liability for transport offenses and other crimes related to technology: military and legal aspects 79

Popov Valery L.
Transport forensics, paradigm, and reality 87

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Filippov Dmitry Al.
Musical works used at railway stations as objects of legal protection 101

INTERNATIONAL TRANSPORT LAW

Kobzeva Ekaterina Iv., Khrushchev Roman S.
On the issue of developing cooperation between the BRICS countries in the field of transport and logistics infrastructure 108

THEORY AND METHODOLOGY OF TRANSPORT LAW

Koryakin Viktor M.
Ensuring the survivability of transport systems in the context of a special military operation: legal aspect 116

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Voronov Aleksey M.
Threats and challenges to the national security of modern Russia in the context of social tension 130

TRANSPORT ECONOMY

Evstifeev Igor V., Matveeva Mariya An.
Legal regulation and prospects for the use of cryptocurrencies in transport 139

Shatskaya Irina Iv., Maleshina Lyudmila M.
Companies of the transport sector of the Russian economy: analysis of investment attractiveness 152

FOREIGN EXPERIENCE OF TRANSPORT LEGAL REGULATION

Kornukova Mariya S.
Legal regulation of direct mixed (multimodal) freights in the European Union 161

CONFERENCE RESULTS

Drozdova Elena An., Drozdova Elena An.
Organizational and legal aspects of activities to enforce transport security ... 170

Martynenko Nataliya Ed., Titushkina Elena Yu.
Criminal policy of Russia in the field of compliance with traffic rules and vehicle operation 176

Tsepelev Valeriy F.
Ensuring transport security in the context of the tasks
of the criminal policy of the Russian Federation 186

Requirements for the materials submitted for publication
in the journal “Transport law and security” 191

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 501.7.654

Бокань Василий Александрович,
ФКУ «Дороги России»

Проблемы изъятия земельных участков и имущества при строительстве автомобильных дорог

Аннотация. В условиях современной действительности с учетом увеличения темпа роста населения требуется глобальная инфраструктуризация территории России — расширяются города, увеличивается количество дорог, автомагистралей и многое другое. Для реализации поставленных задач государству и муниципалитетам все больше требуется пространство для застройки, т.е. участки земли. В законодательной базе, а также в научных материалах идет четкое разграничение между основаниями изъятия земель для государственных и муниципальных нужд. Этим вопросам посвящена настоящая статья.

Ключевые слова: изъятие земель; правовое регулирование изъятия земель; право собственности.

Vasily Al. Bokan,
FGI “Roads of Russia”

Problems of confiscation of land plots and property during the construction of roads

Abstract. In the conditions of modern reality, considering the increase in the population growth rate, a global infrastructure improvement of the Russian territory is of great necessity. Cities are expanding, the number of roads and highways is increasing. In order to achieve the set goals, the state and municipalities increasingly need space for development, i.e. plots of land. In the legislative framework, as well as in scientific materials, there is a clear distinction between the grounds for the confiscation of land for state and municipal needs. The current paper is devoted to these issues.

Keywords: land confiscation; legal regulation of land confiscation; ownership.

Изъятие земли под строительство автомобильных дорог — мера вынужденная и проводится только в исключительных случаях, перечисленных в ст. 49 Земельного кодекса Российской Федерации (далее — ЗК РФ). Это может быть связано с реализацией международных соглашений Российской Федерации либо с отсутствием альтернативы в размещении объектов государственной и муниципальной собственности.

Проблема состоит в том, чтобы на законных основаниях причислить размещаемые объекты к государственному или муниципальному имуществу, поскольку такие критерии законодательно не предусмотрены. На практике это приводит к различным злоупотреблениям в этой сфере, порождая схемы коррупции. Практическое применение ст. 49 ЗК РФ органами исполнительной власти приводит к спорным ситуациям.

В советские времена земля была собственностью государства, и права частного владения землей не было предусмотрено, земельные участки были изъяты из гражданского оборота, земельные сделки запрещались под угрозой уголовного преследования. Земля передавалась землепользователю на правах постоянной бессрочной аренды. Это положение сохранялось до начала земельного реформирования в начале XXI в.

В результате реформы земельной собственности появилась возможность оформления права муниципальной собственности и права частной собственности на земельные участки. Однако процесс приватизации государственных и местных земельных участков продолжается до сих пор.

Конституция РФ, в частности ст. 35, гарантирует защиту права частной собственности. Согласно данной норме никого нельзя лишить своего нажитого имущества. Только на основании судебного акта гражданин может лишиться недвижимости. Предусмотрено также принудительное изъятие имущества для государственных и муниципальных нужд.

Право частной собственности принадлежит правообладателю до тех пор, пока судом не будет принято решение о его принудительном изъятии и прекращении права собственности на него. При этом перечень оснований принудительного отчуждения имущества содержится в ст. 235 ГК РФ.

Действующее гражданское и земельное законодательство не дает никаких гарантий того, что право собственника на землю будет постоянно защищаться по его собственному желанию при соблюдении всех необходимых требований действующего законодательства, касающихся ее содержания и использования, поскольку существуют государственные и муниципальные нужды, для которых эта земля будет необходима. Это не всегда справедливо, но с точки зрения закона общественные интересы должны преобладать над частными.

Изъятие земельного участка означает прекращение права собственности и ограничение земельных прав частных лиц, что негативно воспринимается гражданами. Несмотря на это, М. Г. Шацкая отмечает

позитивное значение института изъятия земельного участка для развития земельных отношений и удовлетворения государственных и муниципальных потребностей [4, стр. 22].

Д. А. Тоточенко рассматривает понятия «предоставление» и «изъятие» близкими и взаимосвязанными. По мнению автора, предоставление и изъятие земельных участков является элементом государственного управления в сфере земельных отношений. Несмотря на принудительный характер процедуры изъятия, она характеризуется законностью, поскольку законодательство не допускает неправомерных действий [3, стр. 68].

Понятия «выкуп» и «изъятие» земельных участков имеют разное значение и должны быть разграничены. Термин «изъятие» земельного участка означает принудительное прекращение права собственности, бессрочные (неограниченные) права пользования, права пожизненного наследуемого пользования и другие права. Изъять земельный участок путем выкупа можно только у собственника, а не у любого другого лица, владеющего земельным участком по иным основаниям.

В целях защиты своей собственности владельцы приводят различные доводы, однако не все из них, в сущности, влияют на изъятие и предоставляют реальную возможность сохранить права на участок. Из решения Центрального районного суда Республики Крым по делу № 2А-1238/2019 следует, что собственник оспаривал постановление администрации об утверждении проекта планировки. Доводы административного истца о наличии права собственности на спорный земельный участок, а также о расположении на земельном участке зданий и сооружений, находящихся в собственности и используемых собственником для предпринимательских целей, не были приняты судом. Суд, отказывая заявителю в удовлетворении административного иска в обосновании решения, указал, что изъятие земельного участка для государственных и муниципальных нужд осуществляется в предусмотренных действующим законодательством РФ в исключительных случаях, при этом возможность получения возмещения и убытков направлено на компенсацию утраченного положения заявителя.

Ногинский городской суд Московской области рассмотрел дело № 2-5636/2018 и отказал истцу в удовлетворении требования об устранении препятствий в пользовании земельным участком. Истец являлся членом садоводческого некоммерческого товарищества и пользовался участком по решению общего собрания товарищества. Суд пришел к выводу, что поскольку истец не является собственником или арендатором участка, а спорный участок ограничен в обороте, изъят для государственных нужд и использован для размещения дороги, истцом выбран ненадлежащий способ защиты нарушенного права.

Советский районный суд г. Красноярска, рассматривая дело № 2А-5595/2019, отклонил довод истца на основании того, что в процессе

изъятия участка не были проведены публичные слушания. Суд указал, что конкретные земельные участки не являются предметом публичных слушаний.

Строительство или реконструкция федеральных трасс предусматривает большой объем инженерных исследований и проектных работ, связанных с изъятием земельного участка. Исключением могут быть случаи, когда земельный участок предоставляется для федеральных нужд из негосударственной собственности с предварительным согласованием схемы или разделом земельного участка.

В основном процесс изъятия земель регулируется ЗК РФ. Проблемы законодательства об изъятии земельного участка для строительства автомобильных дорог в значительной степени связаны с тем, что этот институт имеет разноотраслевое и комплексное значение, регулирование которого, кроме земельного права, предусматривают нормы гражданского и градостроительного права. Институт изъятия земли для государственных нужд содержит множество административных элементов, сочетающихся с гражданско-правовыми методами регулирования [1, стр. 14].

Однако, как показывает практика, вышеупомянутые способы не в каждом случае способны обеспечить должную защиту прав владельцев недвижимости. Большой интерес в научной литературе вызывает не только механизм, но также порядок изъятия земельных участков для потребностей государства, поскольку проблема возникает именно в результате нарушения этого порядка, подтвержденного судебной практикой.

В свою очередь, в случае необходимости изъятия части земельного участка следует по договоренности с владельцем предварительно разделить земельный участок. В таком случае процесс отчуждения части земельного участка будет состоять из нескольких этапов. В первую очередь, нужно провести межевание земли, затем образовавшиеся участки поставить на государственный кадастровый учет и устранить устаревшую информацию об участке. Далее начинается процесс регистрации права собственности на образованный участок и одновременно прекращается владение первоначальным. В последующем уполномоченные органы государственной власти принимают решение об отчуждении конкретного земельного участка, который необходим для строительства высокоскоростной магистрали и прилегающих к ней сооружений. Решение регистрируется, собственнику выплачивается компенсация, и право собственности закрепляется за Российской Федерацией.

Но эта схема работает лишь на бумаге. В действительности у собственников таких участков редко возникает интерес к использованию участка, близ которого строится высокоскоростная магистраль. И собственник соглашается на отчуждение всего участка, а не части. Поэтому, чтобы защитить права собственников имущества, рациональным

будет внести дополнение в п. 2 ст. 56.8 ЗК в следующей редакции: «В случае, если органы государственной власти осуществляют мероприятия по изъятию земельных участков для государственных или муниципальных нужд, правообладатель данного имущества вправе требовать возмещения убытков в двойном размере». Это положение будет устанавливать меры безопасности для владельцев и предотвращать незаконные действия органов государственной власти [2, стр. 214].

Наиболее остро стоит вопрос по возмещению убытков и упущенной выгоды собственникам, которым причиняется ущерб изъятием их участка для государственных и муниципальных нужд.

Согласно п. 1 ст. 56.8 ЗК РФ за земельные участки, изымаемые для государственных или муниципальных нужд, собственникам и другим лицам возмещаются рыночная стоимость этих участков, убытки, причиненные изъятием земельных участков, и упущенная выгода, которые определяются в соответствии с федеральным законодательством. Однако часто выплаты так и не поступают. В связи с этим возникает спор в связи с нарушением права граждан на своевременное получение денежных средств. Так, в 2018 г. в г. Новосибирске полным ходом шло строительство автомобильного моста через реку Обь. По решению департамента имущественного и земельного законодательства области изъято более 80 земельных участков. Согласно п. 1 ст. 56.8 ЗК РФ собственникам и другим лицам предполагалось возмещение денежных средств, складывающихся из рыночных цен, потерь, убытков, а также упущенной выгоды. Однако в январе 2020 г. части владельцев денежные выплаты не были произведены, поэтому возникли спорные ситуации, связанные с нарушением органами государственной власти в субъекте РФ прав граждан на своевременное получение средств [3]. В департаменте объяснили это тем, что закон не определяет конкретный период выдачи денежных средств правообладателям земли. Из вышеизложенного следует, что стоит дополнить соответствующими изменениями ст. 56.8 ЗК РФ об установлении срока выплаты денежных средств правообладателям в связи с изъятием земельного участка для государственных и муниципальных нужд. С момента утверждения договора об изъятии земельного участка можно установить два месяца для осуществления соответствующей выплаты.

Согласно действующему законодательству размер возмещения за земельный участок и расположенные на нем объекты недвижимого имущества должен складываться прежде всего из рыночной стоимости этих объектов, которая должна подтверждаться отчетом об оценке этих объектов недвижимого имущества, причем этот отчет об оценке должен быть составлен на дату принятия решения об изъятии земельного участка. Помимо рыночной стоимости в равноценном возмещении должны учитываться убытки, которые понесет правообладатель объектов недвижимости не только в связи с изъятием принадлежащих ему

объектов недвижимости, но и убытков, образовавшихся по причине досрочного прекращения обязательств перед другими лицами, а также возникшей в связи с этим упущенной выгоды.

Поэтому, хотя законодателем введена новая гл. VII.1 ЗК РФ о порядке изъятия земельных участков для государственных и муниципальных нужд, она имеет значительные недостатки в механизме и порядке принудительной передачи земельного участка из частного владения в государственную собственность. В реальности недостатки являются грубыми нарушениями конституционных прав, законных интересов граждан — владельцев частной собственности. А потому в целях совершенствования земельного законодательства будет разумным включить перечисленные выше предложения.

Литература

1. Есечко, Н. Н. Проблемы эффективности управления земельными ресурсами / Н. Н. Есечко, С. А. Мамонтова // Инновационные тенденции развития российской науки. Материалы XI Международной научно-практической конференция молодых ученых. — Красноярск, 2018.
2. Горюнова, О. И. Образование земельного участка путем перераспределения земель / О. И. Горюнова, Д. В. Черкашина // В сборнике: Студенческая наука — взгляд в будущее // Материалы XV Всероссийской студенческой научной конференции 26—27 марта 2020 г. — Красноярск : Красноярский ГАУ, 2020.
3. Тоточенко, Д. А. Рассмотрение споров о правах на земельные участки : учебное пособие / Д. А. Тоточенко. — Омск : ОмА МВД России, 2016.
4. Шацкая, М. Г. Критерии определения оснований изъятия земельных участков для государственных и муниципальных нужд в российском законодательстве / М. Г. Шацкая // Экологическое право. — 2019. — № 2. — С. 21—25.

References

1. Yesechko, N. N. Problemy effektivnosti upravleniya zemel'nymi resursami [Problems of land management efficiency] / N. N. Yesechko, S. A. Mamontova // Innovatsionnyye tendentsii razvitiya rossiyskoy nauki. Materialy XI Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsiya molodykh uchenykh. — Krasnoyarsk, 2018.
2. Goryunova, O. I. Obrazovaniye zemel'nogo uchastka putem pereraspredeleniya zemel' [Formation of a land plot by land redistribution] / O. I. Goryunova, D. V. Cherkashina // V sbornike: Studencheskaya nauka — vzglyad v budushcheye // Materialy KHV Vserossiyskoy studencheskoy nauchnoy konferentsii 26—27 marta 2020 g. — Krasnoyarsk : Krasnoyarskiy GAU, 2020.
3. Totochenko, D. A. Rassmotreniye sporov o pravakh na zemel'nyye uchastki : uchebnoye posobiye [Consideration of disputes about the rights to land plots: study guide] / D. A. Totochenko. — Omsk : OmA MVD Rossii, 2016.
4. Shatskaya, M. G. Kriterii opredeleniya osnovaniy iz"yatiya zemel'nykh uchastkov dlya gosudarstvennykh i munitsipal'nykh nuzhd v rossiyskom zakonodatel'stve [Criteria for determining the grounds for the seizure of land plots for state and municipal needs in Russian legislation] / M. G. Shatskaya // Ekologicheskoye pravo. — 2019. — № 2. — S. 21—25.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 711.7:656.02(076.5)

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

Пересечения линейных объектов как особый объект планировки территорий населенных пунктов в интересах развития транспортной инфраструктуры: правовые аспекты

Аннотация. При планировании развития транспортной инфраструктуры поселений и городских округов практически неизбежным является необходимость предусматривать пересечения линейных объектов различного назначения между собой, обеспечивающие беспрепятственное и безопасное схождение и расхождение путей сообщения и переход транспортных потоков с одного направления на другое. Соответственно, устройство таких пересечений должно найти отражение в документации по планировке территории населенных пунктов. Статья посвящена рассмотрению особенностей планировки территорий населенных пунктов в целях обустройства пересечений линейных объектов транспортной инфраструктуры между собой и с линейными объектами иного назначения. Осуществлена классификация пересечений по различным основаниям: по принадлежности объектов к различным отраслям экономики; по принадлежности к различным видам транспорта; по взаимному расположению; по функциональному предназначению пересечений. Выявлены общие признаки пересечений линейных объектов, сформулировано авторское определение пересечения линейных объектов транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура; планировка территории; пересечения линейных объектов; транспортный узел; примыкания путей сообщения.

Artur D. Vardanyan,
The Kutafin Moscow State Law University (MSAL);
Research and Design Institute of the General Plan
of the City of Moscow

Intersections of line features as a special planning object of the settlements' territories in the interests of transport infrastructure development: legal aspects

Abstract. When planning the development of the transport infrastructure of settlements and urban districts, it is almost inevitable that it is necessary to envisage the intersections of line features for various purposes with each other, ensuring unhindered and safe convergence and divergence of communication routes and the transition of traffic flows from one direction to another. Accordingly, the arrangement of such intersections should be shown in the planning documentation for the settlements' territories. The current paper has considered the features of planning the settlements' territories in order to arrange the intersections of linear features of transport infrastructure with each other and with linear objects of other purposes. There has been carried out a classification of intersections on various grounds: by belonging of objects to various economic sectors; by belonging to different modes of transport; by mutual arrangement; by the functional purpose of the intersections. There have been established general signs of intersections of linear features. There has been formulated the author's definition of the intersection of linear features of transport infrastructure.

Keywords: transport infrastructure; territory planning; intersections of linear features; transport hub; junctions of communication routes.

Как показывают современные исследования вопросов развития транспортной инфраструктуры поселений, большинство проблем в развитии инфраструктуры возникает именно в узлах пересечения транспортных сетей разных видов транспорта (железнодорожно-автомобильные, железнодорожно-водные, автомобильно-водные и др.). Они влияют на организацию транспортной деятельности и эффективность функционирования транспортной системы в улично-дорожной сети городов, которые связаны с высокой интенсивностью движения транспортных средств, наличием разных видов движения (грузовое, пассажирское), социальной ориентацией городской транспортной системы, ориентированной на обеспечение мобильности населения, экологической нагрузкой разных видов транспорта на городскую среду и другими факторами [1, стр. 5].

Термин «пересечение» трактуется в словарях русского языка как место, где пересекается что-нибудь; пересечь — перейти через что-нибудь, поперек чего-нибудь [2, стр. 439]. В транспортной литературе наряду с понятием «пересечение» нередко употребляется понятие «узел» (место скрещения, связи чего-нибудь [2, стр. 719]). Исходя из анализа нормативных правовых и нормативно-технических документов, а также

специальной литературы, соотношение этих внешне схожих понятий выглядит следующим образом.

Транспортный узел — это общее понятие, означающее место схождения двух и более линейных объектов транспортной инфраструктуры, где обеспечиваются технологические процессы схождения (расхождения) транспортных потоков.

В зависимости от формы и характера схождения линейных объектов различают две разновидности транспортных узлов:

— *пересечение* — это узел, в котором сходятся два и более линейных объекта транспортной инфраструктуры, каждый из которых не прерывается и обеспечивает возможность сквозного движения по каждому из них. Пересечения оборудуются как на перекрещении линейных объектов одного вида транспорта (например, один железнодорожный путь пересекает другой), так и различных видов транспорта (например, железнодорожный переезд, т.е. пресечение автомобильной и железной дорог; перекресток, где пересекаются пути движения автомобильного и городского электрического транспорта — трамвайные и троллейбусные линии);

— *примыкание* — транспортный узел, где к одному линейному объекту примыкает другой линейный объект того же вида транспорта, не имеющий прямого продолжения и прерывающийся в этом узле.

В отношении пересечений и примыканий транспортных линейных объектов действуют специальные правовые режимы их строительства, ввода в строй и эксплуатации, устанавливаемые уполномоченными государственными органами [см., например: постановление Правительства РФ от 18 апреля 2005 г. № 233 «О Правилах примыкания к железнодорожным путям общего пользования строящихся, новых или восстановленных железнодорожных путей общего и необщего пользования»; приказ Минтранса России от 26 марта 2009 г. № 46 «О Порядке открытия и закрытия пересечений железнодорожных путей автомобильными дорогами (железнодорожных переездов)»; приказ Росавтодора от 29 апреля 2020 г. № 1655 «Об утверждении Административного регламента Федерального дорожного агентства предоставления государственной услуги по выдаче разрешений на строительство, реконструкцию, а также на ввод в эксплуатацию автомобильных дорог общего пользования федерального значения либо их участков; частных автомобильных дорог, строительство, реконструкцию которых планируется осуществлять на территории двух и более субъектов Российской Федерации; выдаче разрешений на строительство в случае прокладки или переустройства инженерных коммуникаций в границах полосы отвода автомобильной дороги общего пользования федерального значения; выдаче разрешений на строительство, реконструкцию, а также на ввод в эксплуатацию пересечений и примыканий к автомобильным дорогам общего

пользования федерального значения; объектов дорожного сервиса, размещаемых в границах полосы отвода автомобильной дороги общего пользования федерального значения»]. Эти нормативно определенные режимы должны в безусловном порядке учитываться при планировке территории в интересах развития транспортной инфраструктуры населенных пунктов.

Таким образом, согласно приведенной трактовке понятия «транспортный узел» и «пересечение» соотносятся как общее и особенное, как целое и часть, т.е. транспортный узел по отношению к пересечению путей сообщения выступает в качестве родового понятия. Однако такое толкование соотношения рассматриваемых терминов, на наш взгляд, не является безупречным, поскольку оно не в полной мере отражает того смысла, которое вкладывается в них в специальной литературе, в теории и практике градостроительства.

Термин «транспортный узел» в большинстве случаев используется при рассмотрении вопросов технологии перевозочного процесса: это технологический стык видов магистрального транспорта, решающий важнейшую логистическую задачу организации грузо- и пассажиропотоков. «Транспортный узел является пунктом зарождения и погашения отдельных, локальных грузопотоков, пунктом и средством их трансформации» [3, стр. 30]; это специально выделенный земельный участок, на котором размещается комплекс транспортных устройств в пункте стыка нескольких видов транспорта, совместно выполняющих операции по обслуживанию транзитных, местных и городских перевозок грузов и пассажиров. Когда употребляется понятие «транспортный узел», практически всегда в первую очередь имеются в виду технологические процессы посадки и пересадки пассажиров с одного вида транспорта на другой, погрузки и выгрузки грузов, их перевалки с одного вида транспорта на другой, перераспределение транспортных потоков и т.п. Применительно к территории населенных пунктов «под узлами транспортной сети подразумевается элемент улично-дорожной сети, где происходит пересечение различных видов путей сообщения» [1, стр. 15].

Частным случаем (разновидностью) транспортного узла является *транспортно-пересадочный узел*, под которым в нормативно-технических документах понимается «комплекс объектов недвижимого имущества, включающий в себя земельный участок либо несколько земельных участков с расположенными на них, над или под ними объектами транспортной инфраструктуры, а также другими объектами, предназначенными для обеспечения безопасного и комфортного обслуживания пассажиров в местах их пересадок с одного вида транспорта на другой» [СП 395.1325800.2018. Свод правил. Транспортно-пересадочные узлы. Правила проектирования (утвержден приказом Минстроя России от 21 сентября 2018 г. № 609/пр)]. Ценным в приведенном определении является то, что в нем данный объект

рассматривается не только с точки зрения технологии перевозочного процесса, но и с точки зрения земельно-имущественных отношений.

Термины «пересечение» и «примыкание» чаще всего используются в земельном и градостроительном законодательстве в качестве понятия, обозначающего земельный участок, на котором располагается место перекрещивания или стыка линейных объектов, и требующего специального обустройства в целях обеспечения нормального функционирования пересекающихся (состыкуемых) линейных объектов, в том числе безопасности движения через них транспортных средств.

Учитывая многообразие разновидностей линейных объектов транспортной инфраструктуры и способов их пересечения между собой, для уяснения и лучшего понимания вопросов обустройства таких пересечений на землях населенных пунктов, обратимся к их классификации по различным основаниям:

— по взаимному расположению пересекающихся линейных объектов;

— по принадлежности пересекающихся линейных объектов к различным категориям;

— по функциональному предназначению пересечений.

С точки зрения расположения пересекающихся линейных объектов относительно друг друга различают два типа пересечений — разноуровневые и одноуровневые:

1) *пересечения на разных уровнях* оборудуются для линейных объектов как одного вида транспорта, так и разных видов транспорта, а также для пешеходных дорог путем возведения специальных инженерных сооружений, разновидностями которых являются:

— *эстакада* — инженерное сооружение, состоящее из опор и пролетов, предназначенное для размещения дороги выше уровня земли с целью обхода транспортных потоков на других дорогах;

— *путепровод* — мост, сооружаемый на пересечении двух или более транспортных магистралей для обеспечения беспрепятственного движения в разных уровнях;

— *транспортная развязка* — инженерное сооружение, устраиваемое на пересечениях и примыканиях дорог, включающее один или несколько путепроводов и систему соединительных ответвлений, обеспечивающих движение пересекающихся транспортных потоков в разных уровнях;

— *пешеходный мост* — мостовое сооружение выше уровня земли, предназначенное для безопасного пересечения пешеходами улиц, автомобильных дорог, железнодорожных линий, наземных линий метрополитена и других препятствий;

— *тоннель* — протяженное подземное (подводное) инженерное сооружение, предназначенное для движения транспортных средств и подвижного состава [СП 122.13330.2012. Свод правил. Тоннели железнодорожные и автодорожные. Актуализированная редакция СНиП

32-04-97 (утвержден приказом Минрегиона России от 30 июня 2012 г. № 278)];

— *подземный переход* — дорожное сооружение тоннельного типа, оборудуемое под проезжей частью улицы, под автомобильной или железной дорогой, предназначенное для обеспечения безопасного перемещения пешеходов;

2) пересечения на одном уровне имеют следующие разновидности:

а) *перекресток* — место пересечения, примыкания или разветвления улиц, автомобильных дорог, трамвайных и троллейбусных линий на одном уровне. В зависимости от геометрической конфигурации перекрестки могут быть: 1) Х-образные 2) Т-образные 3) Y-образные; 4) кольцеобразные;

б) *железнодорожный переезд* — пересечение в одном уровне автомобильной дороги с железнодорожными путями, оборудованное устройствами, обеспечивающими безопасные условия пропуска подвижного состава железнодорожного транспорта и транспортных средств;

в) *пешеходный переход* — участок проезжей части, предназначенный для движения пешеходов через проезжую часть дороги и обозначенный дорожными знаками «пешеходный переход» и (или) горизонтальной дорожной разметкой [ГОСТ 32944-2014. Межгосударственный стандарт. Дороги автомобильные общего пользования. Пешеходные переходы. Классификация. Общие требования (введен в действие приказом Росстандарта от 31 августа 2016 г. № 990-ст). Разновидностью пешеходного перехода является оборудованный переход через железнодорожные пути.

Для одноуровневых пересечений транспортных линейных объектов может быть применено дополнительное основание классификации с точки зрения регулирования движения транспортных средств и подвижного состава:

— *регулируемые пересечения* — пересечения дорог и улиц, на которых движение транспортных средств, подвижного состава и пешеходов управляется сигналами светофоров или регулировщиков и (или) с использованием шлагбаумов;

— *нерегулируемые пересечения* — пересечения, очередность движения по которым определяется правилами движения транспортных средств без использования внешнего регулирования.

Во многих случаях нормативные документы допускают обустройство пересечений транспортных коммуникаций как на одном, так и на разных уровнях; например, автомобильных дорог между собой, автомобильных дорог с железнодорожными путями и др. Конкретное проектное решение в таких случаях принимается при подготовке документации по планировке территории с учетом конкретных условий местности,

финансово-экономических возможностей, а также временны**х** затрат на строительство.

Однако в некоторых случаях нормативные документы не оставляют права выбора и однозначно требуют осуществлять проектирование и строительство пересечений линейных объектов исключительно в разных уровнях. К числу таких случаев относятся:

а) пересечения железнодорожных линий общего пользования и железнодорожных путей необщего пользования с другими железнодорожными линиями общего пользования и железнодорожными путями необщего пользования [п. 4.4 СП 227.1326000.2014. Свод правил. Пересечения железнодорожных линий с линиями транспорта и инженерными сетями (утвержден приказом Минтранса России от 2 декабря 2014 г. № 333)];

б) пересечения наземных линий метрополитена, трамвайных и троллейбусных линий с железнодорожными линиями общего пользования, железнодорожными путями необщего пользования [СП 98.13330.2018. Свод правил. Трамвайные и троллейбусные линии. СНиП 2.05.09-90 (утвержден приказом Минстроя России от 20 ноября 2018 г. № 735/пр)];

в) пересечения вновь строящихся железнодорожных линий и железнодорожных путей необщего пользования с магистральными дорогами городских и сельских поселений и магистральными улицами общегородского значения [п. 5.1 СП 98.13330.2018];

г) пересечения вновь строящихся железнодорожных линий и железнодорожных путей необщего пользования с автомобильными дорогами I, II и III категории [п. 5.1 СП 98.13330.2018];

д) пересечения новых железнодорожных линий с остальными автомобильными дорогами и улицами в случаях:

— если автомобильная дорога или улица пересекает три и более главных железнодорожных пути;

— если в месте пересечения может быть реализована скорость движения пассажирских поездов более 120 км/ч или интенсивность движения составляет более 100 поездов в сутки;

— если железнодорожный путь проложен в выемке, а также в случае, когда на подъезде к железнодорожному переезду не может быть обеспечена нормативная видимость железнодорожного переезда для водителя автомобиля и машиниста поезда [нормативы видимости железнодорожного переезда установлены в п. 5.1 СП 227.1326000.2014];

е) пересечения линий метрополитена между собой и линиями других видов транспорта [СП 120.13330.2012. Свод правил. Метрополитены. Актуализированная редакция СНиП 32-02-2003 (утвержден приказом Минрегиона России от 30 июня 2012 г. № 264)];

ж) пересечения автомобильных и железных дорог, пешеходных дорожек с водными путями (реками, каналами, акведуками и т.п.);

з) пересечения автомобильных дорог в разных уровнях путем устройства транспортных развязок на пересечениях между собой автомобильных дорог [ОДМ 218.2.101-2019. Отраслевой дорожный методический документ. Методические рекомендации по проектированию элементов плана, продольного и поперечного профиля автомобильных дорог (издан на основании распоряжения Росавтодора от 29 июля 2019 г. № 1984-р)]:

— категорий IА, IБ — с автомобильными дорогами всех категорий;

— категории IВ — с дорогами, расчетная интенсивность движения на которых превышает 1000 ед/сут;

— категории IВ с числом полос движения шесть и более — с автомобильными дорогами всех категорий;

— категорий II и III — между собой при суммарной расчетной интенсивности движения более 12 000 ед/сут [постановление Правительства РФ от 28 сентября 2009 г. № 767 «О классификации автомобильных дорог в Российской Федерации»].

В зависимости от планировочных решений транспортные развязки на пересечениях автомобильных дорог в разных уровнях подразделяются на типы: полные — 1-го класса и неполные — 2-го класса.

Транспортные развязки 1-го класса предусматриваются на пересечениях:

— автомагистралей между собой;

— скоростных автомобильных дорог между собой;

— автомагистралей с дорогами категорий IВ и II;

— дорог категорий IВ и II между собой;

Устройство транспортных развязок 2-го класса допускается на пересечениях с дорогами категорий III—V; при этом не допускаются пересечения в одном уровне основных направлений движения.

Наряду с классификацией пересечений по взаимному расположению пересекающихся линейных объектов, важное теоретическое значение и практическую значимость имеет классификация с точки зрения *принадлежности пересекающихся линейных объектов к различным категориям* такого рода объектов. По данному основанию всю совокупность пересечений линейных объектов можно разделить на две большие группы:

1) пересечения линейных объектов транспортной инфраструктуры с линейными объектами иного назначения (например, пересечения железных и автомобильных дорог, метрополитенов, пешеходных дорог с газопроводами, нефтепроводами, тепловыми сетями, линиями электропередачи, водопроводов, канализации и др.);

2) пересечения линейных объектов транспортной инфраструктуры между собой:

— пересечения линейных объектов одного вида транспорта (пересечение двух и более железных дорог (железнодорожный узел);

пересечения двух и более автомобильных дорог; пересечения улиц населенного пункта (перекресток); пересечения линий метрополитена; пересечения трамвайных линий; пересечения троллейбусных линий);

— пересечения линейных объектов, принадлежащих к различным видам транспорта (пересечения железных и автомобильных дорог; пересечения автомобильных и железных дорог с линиями метрополитена; пересечения автомобильных и железных дорог с троллейбусными и трамвайными линиями; пересечения пешеходных дорог с автомобильными и железными дорогами, с троллейбусными и трамвайными линиями (пешеходные переходы)).

С точки зрения принадлежности пересекающихся линейных объектов к различным видам транспорта А. И. Хашев выделяет следующие виды пересечений транспортных коммуникаций на землях поселений и городских округов [1, стр. 16—17]:

1) *пересечения трамвайных и троллейбусных линий с другими видами путей сообщения*. Согласно требованиям руководящих документов пересечения трамвайных линий и троллейбусных путей с городскими дорогами и улицами, пешеходными и велосипедными дорогами, железными дорогами необщего пользования обустраиваются на одном уровне. Пересечения трамвайных линий и троллейбусных путей с железными дорогами общего пользования, магистральными дорогами и линиями метрополитена предусматриваются только в разных уровнях;

2) *пересечения линий метрополитена между собой и линиями других видов транспорта* предусматриваются в разных уровнях;

3) *пересечения водных путей с другими видами путей сообщения*. Они проектируют только в разных уровнях. Для безопасного пересечения водных путей сообщения строят искусственные сооружения. К такого рода искусственным сооружениям через водные пути относятся:

— подвижные мосты;

— туннели;

— мостовые подвесные переправы;

— судовые паромные переправы;

— мосты высокого надводного габарита [4];

4) *железнодорожно-автомобильные пересечения* — это узлы транспортной сети с повышенной опасностью, где пересекаются два вида транспорта (железнодорожный и автомобильный). Пересечения железнодорожных путей с автомобильными дорогами возможно как в одном, так и в разных уровнях. Одноуровневые пересечения железных и автомобильных дорог именуются железнодорожными переездами, под которыми в нормативных документах понимаются пересечения в одном уровне автомобильной дороги с железнодорожными путями, оборудованные устройствами, обеспечивающими безопасные условия пропуска подвижного состава железнодорожного транспорта и транспортных средств. Железнодорожные переезды относится к объектам

повышенной опасности и потому требуют специального правового регулирования [5].

С точки зрения пересечений линейных объектов, относящихся к одному виду транспорта, весьма интересной является классификация пересечений железнодорожных линий, именуемых *железнодорожными узлами*, которые, как правило, размещаются на территориях, относящихся к землям населенных пунктов. В энциклопедической литературе железнодорожный узел определяется как комплекс технологически связанных между собой железнодорожных станций, главных, соединительных, обходных и подъездных путей; постов управления в пунктах примыкания линий разных направлений; тяговых подстанций; путепроводных развязок и др. Ключевым объектом железнодорожных узлов является *железнодорожная станция*, под которой понимается основное эксплуатационное предприятие, имеющее путевое развитие (несколько железнодорожных путей), которое позволяет производить операции по приему, отправке, скрещению и обгону поездов, следующих в определенном направлении. На железнодорожной станции выполняются регулирование потока поездов, посадка и высадка пассажиров, погрузка багажа и почты, прием и выдача грузов и др. По характеру выполняемых работ различают станции пассажирские, грузовые, сортировочные, а также промежуточные и участковые (для смены локомотива, срочной экипировки или ремонта и т.п.) [https://bigenc.ru/technology_and_technique/text/1980321].

В специальной литературе выделяются следующие основные типы железнодорожных узлов [6]:

а) *узлы с одной станцией* — образуются в небольших городах, в местах пересечения двух магистральных линий или примыкания одной магистрали к другой;

б) *узлы крестообразного типа* — сложились в пунктах пересечения магистральных линий, имеющих незначительный объем взаимной корреспонденции вагонопотоков;

в) *узлы треугольного типа* — образуются в пунктах слияния 3—4 магистральных линий, имеющих значительную взаимную корреспонденцию вагонопотоков;

г) *узлы с параллельным расположением станций* — образуются при определенных местных условиях и наличии широкой, но короткой площадки, достаточной для расположения пассажирской и сортировочной станций;

д) *узлы с последовательным расположением станций* — это узлы, вытянутые в длину, которые образуются при особых топографических (в долине реки) или планировочных (крупный город с промышленными предприятиями, размещенными на большом протяжении вдоль железной дороги) условиях развития города и железной дороги;

е) *узлы радиального типа* — образуются на основе существующих узлов с одной станцией в результате примыкания к ним радиально расходящихся линий, имеющих самостоятельные станции, при больших размерах сортировочной и местной работы и развитых промышленных районах, а также в городах с групповым расселением;

ж) *узлы тупикового типа* — образуются обычно в конечных пунктах магистральных линий, определенных территориальными (граница) или топографическими (водные преграды) условиями, где зарождается и погашается движение грузовых и пассажирских поездов, для обслуживания которых необходимо иметь несколько специализированных станций;

з) *кольцевые узлы* — образуются в пунктах слияния большого числа магистральных линий, связываемых между собой окружной дорогой, идущей в обход города;

и) *радиально-полукольцевые узлы* — образуются при наличии естественного препятствия, мешающего сооружению полного кольца;

к) *узлы комбинированного типа* — возникают в результате поэтапного развития узлов более простых схем: последовательного развития существующих узлов в связи с примыканием новых магистральных линий или строительства новых элементов (станций, соединительных путей, путепроводных развязок), совершенствования схемы узла;

л) *промышленные железнодорожные узлы* — обслуживают предприятия, находящиеся на полигоне промышленного района. Для них проектируются специальные железнодорожные устройства, образующие в комплексе промышленный железнодорожный узел, являющийся составной частью транспортного узла.

Как видно из представленной характеристики железнодорожных узлов, в основу их типологии положены два фактора: 1) геометрическая конфигурация пересечений железнодорожных путей и примыканий к ним; 2) взаимное расположение железнодорожных станций (пассажирских, грузовых, сортировочных). Эти факторы в безусловном порядке подлежат учету при подготовке документов территориального планирования, в том числе в документации по планировке территории населенного пункта в интересах развития транспортной инфраструктуры.

Рассмотренная выше классификация пересечений линейных объектов транспортной инфраструктуры как специфических объектов градостроительной деятельности и земельно-имущественных отношений может быть для наглядности представлена в виде таблицы (см. табл.).

Таблица

Разновидности пересечений линейных объектов транспортной инфраструктуры

Основания классификации	Виды пересечений	Дополнительные основания классификации	Виды пересечений
1. По взаимному расположению пересекающихся линейных объектов	а) пересечения на разных уровнях: — эстакада; — путепровод; — транспортная развязка; — пешеходный мост; — тоннель; — подземный переход	1.1. По обязательности / необязательности разноуровневых пересечений	а) пересечения, оборудуемые исключительно на разных уровнях; б) пересечения, допускаемые как на одном, так и на разных уровнях
	б) пересечения на одном уровне: — перекресток; — железнодорожный переезд; — пешеходный переход;	1.2. По наличию регулирования движения	а) регулируемые пересечения; б) нерегулируемые пересечения
		1.3. По геометрической конфигурации (для перекрестков)	б) Х-образные; в) Т-образные; г) Y-образные; д) кольцеобразные
2. По принадлежности пересекающихся линейных объектов к различным категориям	а) пересечения линейных объектов транспорта с линейными объектами иного назначения: — газопроводами; — нефтепроводами; — тепловыми сетями; — водопроводом и канализацией; — линиями электропередачи; — линиями связи	2.1. По расположению пересечений	а) подземные пересечения; б) надземные пересечения
	б) пересечения линейных объектов транспортной инфраструктуры между собой	2.2. По принадлежности к различным видам транспорта	а) пересечения линейных объектов одного вида транспорта; б) пересечения линейных объектов разных видов транспорта
3. По функциональному	а) пересечения, предназначенные	3.1. По взаимному расположению	а) одноуровневые; б) разноуровневые

предназначению пересечений	только для распределения и перераспределения разнонаправленных транспортных потоков	пересекающихся линейных объектов	
	б) пересечения (транспортные узлы), предназначенные наряду с распределением и перераспределением транспортных потоков для выполнения иных функций	3.2. По участию в перевозочном процессе	а) транспортно-пересадочные узлы; б) грузовые станции; в) сортировочные станции; г) транспортные терминалы

Многообразием видов и форм пересечений линейных объектов различного назначения объясняется отсутствие единого определения данного понятия в юридических и нормативно-технических документах. Имеются нормативно закрепленные определения понятия «пересечение» применительно к конкретным видам транспорта и к отдельным видам пересечений (например, железнодорожный переезд, транспортно-пересадочный узел и др.) [СП 395.1325800.2018. Свод правил. Транспортно-пересадочные узлы. Правила проектирования (утвержден приказом Минстроя России от 21 сентября 2018 г. № 609/пр)]. Однако в целях единообразного понимания данного понятия и унификации требований к разработке документации по планировке территории и проектированию пересечений линейных объектов имеется потребность в разработке и нормативном закреплении унифицированной дефиниции «пересечение» применительно к линейным объектам транспортной инфраструктуры.

Изучение научной и специальной литературы, анализ нормативных правовых и нормативно-технических актов в сфере градостроительной деятельности (государственных стандартов (ГОСТ), сводов правил (СП), строительных норм и правил (СНиП)) позволяет выделить следующие общие признаки пересечений линейных объектов как специфических объектов транспортной инфраструктуры:

1) пересечение — это объект недвижимого имущества, представляющий собой неотъемлемую часть одного или (в случае оборудования на одном уровне) одновременно нескольких пересекающихся линейных объектов, имеющий прочную связь с землей;

2) пересечение — это недвижимое имущество, относящееся к категории «сооружение», т.е. является результатом специальной целенаправленной человеческой деятельности — капитального строительства;

3) пересечение — это объект, имеющий строго целевое назначение: обеспечение беспрепятственного и безопасного распределения и перераспределения разнонаправленных транспортных потоков одного или нескольких видов транспорта;

4) пересечение — это объект (транспортный узел), на котором наряду с распределением и перераспределением транспортных потоков могут с применением специального оборудования и систем осуществляться технологические процессы посадки, высадки и пересадки пассажиров, погрузки, выгрузки и перевалки грузов;

5) пересечение — это объект, проектирование, строительство и эксплуатация которого регулируются специальными нормативными правовыми и нормативно-техническими актами.

Пересечения транспортных линейных объектов, оборудованные на землях поселений, являются составной частью *транспортно-планировочного каркаса населенных пунктов*, под которым понимается совокупность основных наиболее устойчивых элементов планировочной структуры поселения, включая территории системы общегородских центров (включая ядро исторического центра), сеть магистральных улиц и дорог, систему транспортно-пересадочных узлов; транспортно-планировочный каркас является основой формирования функционально-планировочной структуры населенного пункта [п. 3.1.15 СП 396.1325800.2018 «Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования» (утверждены приказом Минстроя России от 1 августа 2018 г. № 474/пр)].

На основании изложенного предлагается следующее определение: *пересечение линейных объектов транспортной инфраструктуры* — комплекс объектов недвижимого имущества, включающий в себя земельный участок с расположенными на нем линейными и площадными объектами транспортной инфраструктуры, а также другими объектами, предназначенными для обеспечения беспрепятственного и безопасного схождения, расхождения и перераспределения транспортных потоков, а также для выполнения технологических операций перевозочного процесса (погрузки, выгрузки и перевалки грузов, посадки, высадки и пересадки пассажиров).

В связи с тем, что пересечения линейных объектов транспортной инфраструктуры между собой и с линейными объектами иного назначения являются неотъемлемыми элементами инфраструктуры населенных пунктов, они должны находить адекватное отражение в документации по планировке территории, а также в проектной документации по строительству и реконструкции линейных объектов.

Из проведенного в рамках настоящей статьи исследования можно сформулировать следующие выводы.

1. Важнейшими элементами инфраструктуры поселений и городских округов являются пересечения линейных объектов транспорта как между

собой, так и с линейными объектами иного назначения (трубопроводами, линиями электропередач, водопроводами, инженерными сетями и коммуникациями и др.). Пересечения линейных объектов транспортной инфраструктуры выполняют ряд важнейших функций в обеспечении нормальной жизнедеятельности населенных пунктов:

а) *технологическую* — беспрепятственное схождение, расхождение и перераспределение разнонаправленных транспортных потоков;

б) *социальную* — обеспечение доступности транспортной инфраструктуры для пользователей (граждан и организаций) посредством оборудования на пересечениях путей сообщения транспортно-пересадочных узлов, пассажирских, грузовых и сортировочных станций, транспортных терминалов и т.п. сооружений;

в) функцию *обеспечения безопасности* движения подвижного состава транспортных средств, безопасной эксплуатации линейных объектов повышенных классов опасности (транспортных коммуникаций, нефте- и газопроводов, электрических сетей и др.).

Данные обстоятельства позволяют говорить о пересечениях линейных объектов транспортной инфраструктуры как особых объектах планировки территории населенных пунктов.

2. Учитывая множественность видов и типов линейных объектов, а также технологических и конструктивных особенностей обустройства их пересечений, для лучшего понимания этих вопросов, в том числе в целях разработки документации по планировке территории и проектной документации по строительству и реконструкции таких объектов, классификация пересечений линейных объектов транспортной инфраструктуры может быть осуществлена по трем основаниям:

а) по взаимному расположению пересекающихся линейных объектов (одноуровневые, разноуровневые);

б) по принадлежности пересекающихся линейных объектов к различным категориям (пресечения линейных объектов транспортной инфраструктуры между собой; пресечения линейных объектов транспортной инфраструктуры с линейными объектами иного назначения (газо- и нефтепроводами; линиями электропередач; инженерными сетями и коммуникациями и др.);

в) по функциональному предназначению (обеспечение безопасного и беспрепятственного схождения, расхождения и перераспределения разнонаправленных транспортных потоков — основная функция; обеспечение технологических операций перевозочного процесса — посадка, высадка и пересадка пассажиров; погрузка, выгрузка и перевалка грузов).

Литература

1. Хашев, А. И. Развитие железнодорожно-автомобильных пересечений в транспортной системе на основе комбинированного имитационно-

аналитического моделирования : дис. … канд. техн. наук / А. И. Хашев. — Ростов-на-Дону, 2021.
2. Ожегов, С. И. Словарь русского языка / С. И. Ожегов. — Москва : Рус. яз., 1986.
3. Кузнецов, А. Л. Транспортный узел: к вопросу об организации деятельности / А. Л. Кузнецов, Я. Я. Эглит, А. В. Кириченко // Транспорт Российской Федерации. — 2013. — № 1.
4. Ботвинов, В. Ф. Порты и транспортные терминалы. Курс лекций : учебное пособие / В. Ф. Ботвинов. — Москва : Альтаир-МГАВТ, 2013.
5. Корякин, В. М. Некоторые вопросы совершенствования правового регулирования процедуры открытия и закрытия железнодорожных переездов / В. М. Корякин // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 3. — С. 65—72.
6. Иванов-Толмачев, И. А. Развитие железнодорожных узлов : учебное пособие / И. А. Иванов-Толмачев, А. А. Сидраков, Д. В. Гончаров. — Москва : МИИТ, 2011.

References

1. Khashev, A. I. Razvitiye zheleznodorozhno-avtomobil'nykh peresecheniy v transportnoy sisteme na osnove kombinirovannogo imitatsionno-analiticheskogo modelirovaniya [Development of railway-road intersections in the transport system based on combined simulation and analytical modeling]: dis. … kand. tekhn. nauk / A. I. Khashev. — Rostov-na-Donu, 2021.
2. Ozhegov, S. I. Slovar' russkogo yazyka [Dictionary of the Russian language] / S. I. Ozhegov. — Moskva : Rus. yaz., 1986.
3. Kuznetsov, A. L. Transportnyy uzel: k voprosu ob organizatsii deyatel'nosti [Transport hub: on the organization of activities] / A. L. Kuznetsov, YA. YA. Eglit, A. V. Kirichenko // Transport Rossiyskoy Federatsii. — 2013. — № 1.
4. Botvinov, V. F. Porty i transportnyye terminaly. Kurs lektsiy : uchebnoye posobiye [Ports and transport terminals. Course of lectures: textbook] / V. F. Botvinov. — Moskva : Al'tair-MGAVT, 2013.
5. Koryakin, V. M. Nekotoryye voprosy sovershenstvovaniya pravovogo regulirovaniya protsedury otkrytiya i zakrytiya zheleznodorozhnykh pereyezdov [Some issues of improving the legal regulation of the procedure for opening and closing railway crossings] / V. M. Koryakin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2022. — № 3. — S. 65—72.
6. Ivanov-Tolmachev, I. A. Razvitiye zheleznodorozhnykh uzlov : uchebnoye posobiye [Development of railway junctions] / I. A. Ivanov-Tolmachev, A. A. Sidrakov, D. V. Goncharov. — Moskva : MIIT, 2011.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 343.3/.7

Жаворонков Владимир Алексеевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)
telec121.57@mail.ru

Экспертная оценка опасных дорожных ситуаций, возникающих в результате нарушения правил перестроения при управлении транспортным средством

Аннотация. В статье рассматриваются особенности одного из часто выполняемых маневров, совершаемых водителями транспортных средств в процессе движения по дорогам, — перестроения (смена ряда или полосы движения). Обосновывая актуальность темы, автор приводит статистические данные, характеризующие состояние безопасности дорожного движения на территории нашей страны. Исследуются причины возникновения опасных дорожных ситуаций при перестроении, а также факторы, влияющие на их возникновение, со ссылкой на мнения ученых, высказываемых на страницах как отечественных, так и зарубежных научных источников. Определенное внимание уделено механизму дорожно-транспортного происшествия, связанного с нарушением правил перестроения. В работе также уделено внимание психологическим аспектам личности водителя и его поведения как факторам, существенно влияющим на безопасность при смене полосы движения. В статье определяется перечень дорожных ситуаций, при которых может производиться перестроение, и подробно исследуются обстоятельства совершения этого маневра в каждой из них. Отдельное внимание уделено перестроению, совершаемому водителями для занятия удобной полосы для движения при осуществлении ими обгона, в том числе и по встречной полосе движения, а также перестроению как элементу многоэтапного нарушения, недавно введенного в правила дорожного движения, — опасному вождению. Раскрывая теоретические и практические вопросы, связанные с правилами перестроения в определенных дорожных ситуациях, автор приводит некоторые данные, полученные в ходе наблюдения за перестроением транспортных средств в реальных дорожных условиях. В заключение предлагается ряд конкретных мер нормативно-правового, технического и организационного характера,

направленных на сокращение дорожно-транспортных происшествий, связанных с нарушением правил перестроения транспортного средства в процессе движения по дорогам.

Ключевые слова: транспортное средство; перестроение; обгон; поведение водителя; причины совершения дорожно-транспортных происшествий; обеспечение безопасности дорожного движения.

Vladimir Al. Zhavoronkov,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Expert estimation of dangerous traffic situations arising from the violation of the rules of changing lanes when driving a vehicle

Abstract. The current paper has considered the features of one of the frequently performed maneuvers performed by vehicle drivers in the process of driving on roads, namely changing a row or lane. Justifying the relevance of the topic, the author has presented the statistical data characterizing the state of road safety in this country. There have been studied reasons of dangerous traffic situations during changing a row or lane, as well as the factors influencing their occurrence, with reference to the opinions of scientists expressed on the pages of both domestic and foreign scientific sources. Some attention has been paid to the mechanism of a traffic accident associated with a violation of the rules of changing a row or lane. The paper has also paid attention to the psychological aspects of the driver's personality and his behavior as factors that significantly affect safety when changing lanes. The paper has defined a list of road situations in which changing lanes can be carried out and examined in detail the circumstances of this maneuver in each of them. Special attention has been paid to changing lanes performed by drivers to occupy a convenient lane for overtaking when they overtake, including in the oncoming lane, as well as changing lanes as an element of a multi-stage violation recently introduced into the traffic rules, namely a dangerous driving. Revealing the theoretical and practical issues related to the rules of changing lanes in certain traffic situations, the author has presented some data obtained while monitoring vehicles' changing lanes in real road conditions. In conclusion, there have been proposed several specific measures of a regulatory, technical, and organizational nature, aimed at reducing traffic accidents associated with violation of the rules for vehicles' changing lanes while driving on the roads.

Keywords: vehicle; changing lanes; overtaking manoeuvre; driver's behavior; causes of traffic accidents; ensuring road safety.

В действующих правилах дорожного движения (далее — ПДД), регламентирующих поведение участников дорожного движения, исчерпывающе изложены требования, обеспечивающие безопасность передвижения транспортных средств по дорогам. Основанное на положениях этого документа поведение водителей в ряде случаев можно представить в виде набора отдельных, хорошо известных действий, совершаемых в определенной последовательности (алгоритмов), поскольку после окончания курса обучения каждый из них сдавал квалификационный экзамен на знание ПДД и, кроме того, демонстрировал эти знания в процессе практического определения уровня навыков вождения в реальных условиях.

Если бы водители строго руководствовались усвоенными за время обучения положениями ПДД, дорожная обстановка, несомненно, стала бы намного безопаснее, а количество дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) снизилось бы многократно. Однако статистика свидетельствует об обратном: число совершаемых ежегодно ДТП на дорогах нашей страны остается на высоком уровне [URL: https://www.sciencedirect.com/ science/ article/ pii/ S1110866521000426], а основной причиной их совершения является несоблюдение водителями ПДД. Особенно настораживает то, что указанная причина носит тенденциозный характер и остается основной последние несколько лет. Более того, проведенным анализом установлено, что количество ДТП по причине несоблюдения водителями ПДД в 2021 г. даже увеличилось по сравнению с предыдущими годами. Ниже приведены статистические данные за 2017—2021 гг., полученные из отчетов научного центра безопасности дорожного движения МВД России [URL: https://media.mvd.ru/files/embed/2174641; https://media.mvd. ru/files/ embed/1799170; https://media.mvd.ru/files/embed/1535386; https://media. mvd.ru/files/embed/1311835; https://media.mvd. ru/files/embed/1825921; https://garotools.ru/avtomir/smertnost-ot-dtp-v-rossii.html (дата обращения: 13 июля 2022 г.)]. Об этом свидетельствует и количество нарушений, зафиксированных камерами фото- и видеорегистрации. Если в 2020 г. на этом основании было вынесено около 145 млн постановлений за нарушение ПДД, то в 2021 — 160,8 [URL: https://www. pnp.ru/social/dorozhnye-kamery-vyyavili-161-million-narusheniy-v-2021-odu. html (дата обращения: 13 июля 2022 г.)].

Показатель	2017	2018	2019	2020	2021
Количество ДТП, совершенных по причине нарушений ПДД, в % по отношению к их общему числу	84,7	88,1	89,9	88,6	89,2

Анализ зарубежных научных источников по этой проблематике подтверждает, что не только в нашей стране основной причиной ДТП

является нарушение водителями ПДД [1]; превышение скорости, вождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, нарушение правил применения ремня безопасности и прочее объясняют большую часть аварий на дорогах.

Вместе с тем следует отметить, что во многих случаях безопасность и комфортность передвижения по дорогам является результатом не только неукоснительного соблюдения ПДД всеми участниками движения; безопасность дорожного движения зависит и от факторов, напрямую не связанных с соблюдением или несоблюдением правовых норм. Очень часто простая невнимательность водителей приводит к печальным последствиям. Передвижение в транспортном потоке требует от водителя не только соответствующего уровня теоретической и практической подготовки, но и постоянной концентрации внимания, а также определенного уровня культуры вождения, которую можно определить как систему взаимоотношений между участниками дорожного движения, основанную на строгом соблюдении положений ПДД, а также общепринятых этических нормах поведения (сдержанности, уважительном отношении к другим участникам дорожного движения) и даже соблюдении определенных «неписаных» правил (например, при слиянии двух транспортных потоков, движущихся в одном направлении с низкой скоростью по разным полосам движения, транспортные средства из разных полос поочередно въезжают в одну, независимо от приоритета одних перед другими. Это же правило, при тех же условиях, можно отнести и к выезду транспортного средства с второстепенной дороги на главную [здесь приоритет (преимущество) — право на первоочередное движение в намеченном направлении по отношению к другим участникам движения]).

Последнее время на страницах как отечественных, так и зарубежных изданий, этой теме уделяется все больше и больше внимания, что свидетельствует о серьезности и распространенности этой проблемы не только в нашей стране, но и во всем мире. Неуклонный рост автомобильного парка и вовлечение все большего количества людей во взаимоотношения, складывающиеся между ними в процессе дорожного движения настоятельно требуют постоянного и пристального внимания к повышению уровня культуры вождения.

Динамику роста автомобилизации в России можно проследить по данным, отраженным ниже.

Показатель	2017	2018	2019	2020	2021
Количество автомобилей в России на 1 тыс. человек населения	305,0	309,1	315,5	321,0	346,0

Культура вождения, являясь частью общей культуры человека, зависит от многих факторов: его воспитания, образованности, социальной среды, в которой он воспитывался и вращается, и пр. Но, к великому сожалению, большинству граждан как в нашей стране, так и за ее пределами, не хватает общей культуры и воспитания, что в конечном счете отрицательно сказывается и на уровне безопасности дорожного движения. Рост количества ДТП напрямую связан со снижением уровня культуры поведения на дорогах.

Подведя некоторый итог вышесказанному, можно прийти к весьма неутешительному выводу, что основным фактором, влияющим на состояние безопасности дорожного движения, является человек (водитель). Неутешительному потому, что параметры всех (за исключением водителя) структурных элементов научно разработанной системы дорожного движения «водитель—автомобиль—дорога—среда» (ВАДС) при воздействии на них с применением определенных средств и методов могут быть существенно скорректированы и доведены до нужных параметров. Что же касается водителя, то сказать точно, насколько может быть скорректировано его поведение при использовании имеющихся правовых и иных рычагов воздействия, довольно трудно. Это подтверждается и проведенными научными исследованиями: по мнению многих авторов, человек является наименее надежным элементом системы «ВАДС», именно по вине человека происходит большее число ДТП [2, стр. 241]. Как элемент общественных отношений, складывающихся в сфере дорожного движения, водитель, его личность и его действия в значительной степени определяют динамику показателей аварийности на дорогах и, к великому сожалению, в настоящее время ее отрицательный характер.

В общепринятом понимании водитель — это физическое лицо, управляющее транспортным средством. В действующих законодательных актах даются схожие по смыслу определения (п. 1.2 ПДД; ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»; п. 1 ст. 1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»). Между тем такое, на первый взгляд, простое и лаконичное определение имеет многоаспектное содержание и поэтому нуждается в некотором уточнении. Это связано, во-первых, с определенным количеством формальных требований, предъявляемых к лицу, являющемуся водителем, и во-вторых, с противоречивым набором его личностных качеств, которые в различной степени способны влиять как на характер и особенности управления транспортным средством, так и на его отношение к системе установленных правил поведения на дороге в целом.

В п. 1 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при

рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 КоАП РФ» дается разъяснение, согласно которому водителем признается лицо:

— управляющее транспортным средством и получившее в установленном законом порядке право на его управление;

— управляющее транспортным средством и не имеющим права на управление транспортным средством (не прошедшим обучение и не сдававшим квалификационный экзамен);

— лишенное в установленном законодательством порядке права на управление транспортным средством.

Если рассматривать личность водителя не в плоскости правового аспекта, то следует отметить, что управлять транспортным средством может лицо как владеющее соответствующими знаниями и навыками по его управлению, так и не владеющее ими, либо владеющее, но в недостаточной степени. В данном случае о водителе можно говорить как о лице, прошедшем обучение в лицензированной организации, осуществляющей образовательную деятельность по программам профессионального обучения водителей транспортных средств под контролем опытного инструктора и сдавшим или не сдавшим квалификационный экзамен, либо самостоятельно освоившим в той или иной степени приемы управления транспортным средством. Но если даже исходить из того, что за рулем транспортного средства находится лицо, соответствующее всем необходимым формальным требованиям, а именно: действительно закончившее обучение и сдавшее квалификационный экзамен на право управления транспортным средством в соответствии с установленными правилами (имеющее документально подтвержденное право на управление транспортным средством), а также прошедшее медицинское освидетельствование и не имеющее медицинских противопоказаний к его управлению, в том числе и с точки зрения психологических особенностей личности, укладывающихся в рамки медицинских показателей, предугадать заранее его поведение на дороге весьма и весьма непросто. Одни даже в условиях сложной дорожной обстановки и дефицита времени будут неукоснительно соблюдать требования ПДД (терпеливо стоять в дорожных заторах, в условиях свободного движения придерживаться установленной скорости, а осуществляя маневры, руководствоваться правилами их выполнения). Другие же в нарушение требований установленных правил будут объезжать заторы по разделительной полосе или обочине, превышать установленный скоростной режим движения, нарушать правила перестроения и пр.

Учитывая количество водителей, нарушающих ПДД, а также количество ДТП, совершенных по этой причине, можно наверняка сказать, что существует многочисленная категория водителей, поведение которых по определению следует считать трудно прогнозируемым, а следовательно,

представляющим потенциальную угрозу для безопасности других участников дорожного движения. Существенным с точки зрения безопасности дорожного движения обстоятельством следует считать и то, что поведение таких водителей на дороге на настоящий момент в значительном ряде случаев является и трудно контролируемым.

К сожалению, современные средства фиксации нарушения ПДД еще не обладают многофункциональностью в достаточной степени, недостаточно и их количество. Так, если, например, для фиксации нарушений скоростного режима уже существует вполне эффективная система технических средств, то средства фиксации нарушений правил перестроения пока отсутствуют, хотя некоторые случаи нарушений этого вида можно было бы фиксировать уже существующими техническими устройствами, обеспечив необходимую программную и техническую поддержку. Все это приводит к тому, что у водителей, допускающих неконтролируемые на сегодняшний день нарушения ПДД, формируется устойчивая позиция, характеризующаяся пренебрежительным отношением к правовым и моральным нормам общества. У лиц же, имеющих изначально устойчивую антисоциальную позицию (среди лиц, управляющих транспортным средством можно выделить и такую категорию), негативное отношение к нормам права и общечеловеческим ценностям возрастает в еще большей степени. Опасно это и тем, что такое поведение отрицательно влияет и на вполне законопослушных водителей: на дороге нередко можно наблюдать случаи, когда в условиях затрудненного движения отдельные водители осуществляют его по выделенной полосе (для общественного транспорта), и в этой ситуации непременно находится водитель, а иногда и несколько, которые, следуя их примеру, выезжают из общего потока и также начинают движение по этой полосе.

Переходя к непосредственному предмету нашего исследования, необходимо отметить, что во многом на возможность возникновения опасных дорожных ситуаций влияет стиль вождения, под которым в научной литературе понимаются типичные, устоявшиеся особенности дорожного поведения водителя, система способов и средств осуществления движения, а также его эмоциональное состояние, предопределяющие уровень безопасности (аварийности) водителя [3, стр. 77]. Некоторые авторы для классификации стилей вождения используют показатели пяти видов маневров, одним из которых как раз является смена полосы движения [4]. Во многом стиль вождения зависит также и от общей системы ценностей и индивидуально-типологических особенностей личности водителя, определяющих его отношение к другим участникам дорожного движения. Показательно эти особенности проявляются при осуществлении такого маневра, как перестроение.

Перестроение — это маневр, являющийся, если и не самым распространенным, то по крайней мере регулярно выполняемым

водителями в процессе движения. Согласно п. 1.2 ПДД перестроением является выезд из занимаемой полосы или занимаемого ряда с сохранением первоначального направления движения. Смена полосы движения в общем и целом является рядовым событием, т.е. маневром, не представляющим большой сложности и опасности. Однако выполнение этого несложного маневра во многих случаях все-таки сопряжено с возможностью создания опасной дорожной ситуации и представляет определенную сложность для молодых, неопытных и пожилых водителей, а также в условиях плотного движения автотранспорта.

Перестроение в любом случае требует от водителя повышенной концентрации внимания. Причем внимательность требуется не только со стороны водителя, осуществляющего перестроение, но и от водителя, в полосу движения которого оно производится, и который занимает в определенном смысле пассивную позицию (двигается прямолинейно в определенной полосе с одной и той же скоростью и не предпринимает каких-либо действий для изменения режима движения).

Обобщив информацию, изложенную в нормативных правовых актах и научной литературе, можно сделать вывод, что на практике перестроение осуществляется в определенном ряде случаев, основными из которых являются следующие:

— во-первых, для занятия более удобной полосы для движения;

— во-вторых, при обгоне движущегося впереди транспортного средства;

— в-третьих, при объезде препятствия (например, стоящего на полосе движения транспортного средства или участка дороги, на котором производятся ремонтные работы);

— в-четвертых, при намерении водителя совершить поворот направо или налево либо разворот в случае, когда транспортное средство движется по полосе, совершение вышеуказанных маневров из которой не разрешено;

— в-пятых, при изменении количества полос движения в сторону их уменьшения: одна из полос движения заканчивается или изменяется ее назначение (например, начинается выделенная полоса для общественного транспорта).

Правила осуществления перестроения для всех вышеуказанных случаев, безусловно, являются общими и точно изложены в соответствующих пунктах постановления Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О правилах дорожного движения». Между тем каждой конкретной ситуации, возникающей при совершении этого маневра, присущи и свои особенности, которые связаны не только с параметрами дорожного движения; субъективный фактор в данном случае во многом является определяющим для безопасности дорожного движения.

Перестроение с целью занятия более удобной полосы для движения характерно для многополосных дорог и может осуществляться как при небольшой загруженности дорожного полотна или при отсутствии его

загруженности вообще, так и в случаях, когда движение по дороге затруднено. И если занятие удобной полосы для движения в первом случае происходит на уровне максимально допустимых показателей разрешенной скорости на данном участке дороги, то во втором — скорость движения транспортного средства может быть весьма незначительна.

Занятие удобной полосы для движения в условиях отсутствия загруженности дороги транспортным средством не представляет особой сложности и, как правило, не становится причиной «конфликта интересов водителей», поскольку, перестраиваясь, водитель не создает помех для других участников дорожного движения. Однако и в этой ситуации не стоит забывать о внимательности, осторожности и необходимости соблюдения всех предписаний ПДД; дорожное движение в наши дни характеризуется возможностью быстрого изменения дорожной обстановки, и отсутствие контроля за ней со стороны водителя даже на короткое время может иметь фатальные последствия.

Определенные сложности, связанные с «конфликтом интересов водителей», могут возникнуть позже, после занятия удобной полосы для движения. Дело в том, что очень часто в нарушение требований п. 9.4 ПДД некоторые водители занимают крайнюю левую полосу, считая ее наиболее удобной для движения. Перестроившись в эту полосу, они продолжают движение по ней при наличии свободной правой. Причем, скорость движения транспортных средств, занявших крайнюю левую полосу, в таких обстоятельствах часто бывает ниже максимальной разрешенной. Водители других транспортных средств, намеревающиеся совершить обгон по крайней левой полосе или двигающиеся с более высокой скоростью, вынуждены различными способами сигнализировать о необходимости освободить полосу. На практике одним из таких способов является сокращение минимально допустимой дистанции, что во многих случаях повышает возможность создания опасной дорожной ситуации. Это объясняется, во-первых, тем, что само по себе сокращение дистанции чревато совершением попутных ДТП, а во-вторых, такая ситуация может крайне отрицательно повлиять на психологическое состояние водителя лидирующего транспортного средства (особенно неопытного), который может допустить какую-либо ошибку (например, не убедившись в безопасности перестроения вправо, начать его выполнение), в результате чего его действия могут стать причиной попутного касательного столкновения.

При значительной загруженности всех полос движения возникают сложности другого порядка; степень эмоционального напряжения участников дорожного движения в этой ситуации существенно возрастает. Желание одних водителей занять более удобную, по их мнению, полосу часто заставляет идти на рискованные маневры: не убедившись в том, что перестроение безопасно, водитель начинает его осуществление. Кроме того, как показывает практика, при перестроении далеко не все водители

подают соответствующий световой сигнал. Так, в процессе работы над статьей проведенными наблюдениями в течение семи дней в период с 07.00 до 09.00 и с 17.00 до 20.00 на дорогах г. Москвы и ближайшего Подмосковья было установлено, что при смене полосы движения при скорости движения до 30 км/ч около 30% водителей не подают световой сигнал о намерении совершить перестроение. Причем, их действия очень часто носят агрессивный характер: при незначительном увеличении дистанции между двумя автомобилями они резко выезжают из своей полосы и занимают место между этими автомобилями.

Кроме того, в подобных ситуациях очень часто перестроение осуществляется при пересечении сплошной горизонтальной разметки 1.1, обозначающей границы полос движения одного направления в опасных местах на дорогах, т.е. на участках, где совершение этого маневра противоречит ПДД. Выборочным опросом водителей было установлено, что подавляющее большинство из них при перестроении даже не обращают внимания на указанную выше дорожную разметку. Между тем водитель транспортного средства, перед которым осуществляется перестроение на таком участке дороги, по общему правилу не должен предполагать, что другой участник дорожного движения будет действовать, создавая опасность для движения других водителей, и поэтому может быть психологически не готов к внезапному изменению дорожной ситуации. А именно в таких случаях, когда водитель, не подавая соответствующего светового сигнала и/или нарушая требования дорожной разметки, начинает осуществлять перестроение, опасность совершения ДТП возрастает в значительной степени.

Перестроение, осуществляемое при совершении обгона другого транспортного средства, следует рассматривать как отдельный элемент этого более сложного многофазного (многоэтапного) маневра, где первой фазой является смена полосы движения в момент, когда движущееся впереди с меньшей скоростью транспортное средство становится препятствием для продолжения движения без изменения его режима; второй — прямолинейное движение в заданном направлении по полосе, параллельной исходной, до момента, когда транспортное средство, совершающее обгон, опередит обгоняемое; третьей — возвращение в исходную полосу движения [5].

Перестроение, как первый (начальный) элемент обгона, состоит из определенного набора последовательных действий, предусмотренных ПДД:

— при намерении совершить обгон водитель обязан убедиться в том, что полоса движения, на которую он собирается выехать, свободна на достаточном для обгона расстоянии и в процессе обгона он не создаст опасности для движения и помех другим участникам дорожного движения (п. 11.1 ПДД);

— в соответствии с п. 8.4 ПДД уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно без изменения направления движения, а перед началом перестроения в соответствии с. п. 8.1 ПДД подавать сигнал световыми указателями поворота соответствующего направления.

При установлении механизма ДТП, совершенного в процессе перестроения или непосредственно после него, эксперту необходимо помимо самого механизма устанавливать совокупность факторов, которые повлияли или могли повлиять на его совершение: дорожные и погодные условия, параметры видимости и обзорности с места водителя, техническое состояние транспортного средства (в частности, исправность внешних световых приборов транспортных средств, используемых при перестроении) и пр. Как показывает практика, очень часто водители начинают перестроение в момент, когда движущееся параллельно с ним транспортное средство находится от него на удалении, не достаточном для того, чтобы водитель, перед которым осуществляется перестроение, мог адекватно оценить действия первого и предпринять необходимые меры по предупреждению попутного заднего или попутного углового столкновения. Необходимо также устанавливать, находилась ли в поле зрения водителя, в полосу которого производится перестроение, та часть транспортного средства, на которой располагаются световые приборы, указывающие на намерение осуществить маневр, и действительно ли подавался соответствующий световой сигнал перед началом перестроения.

Нередки случаи, когда скорость транспортного средства, водитель которого намеревается совершить обгон, несколько ниже, чем скорость транспортного средства, движущегося чуть сзади по полосе, в которую осуществляется перестроение. В этом случае возможность совершения попутных столкновений значительно возрастает, особенно если перестроившись, водитель по какой-либо причине вынужден значительно снизить скорость или применить экстренное торможение. На практике установление таких обстоятельств является не совсем простым делом, поскольку водитель лидирующего транспортного средства (первого в цепочке из трех автомобилей) может даже и не подозревать, что сзади него произошло ДТП и продолжить движение. Свидетели на месте таких ДТП, как правило, отсутствуют и объективно подтвердить или опровергнуть показания участников ДТП становится сложно, а в некоторых случаях и невозможно. Крайне трудно бывает установить, подавался ли водителем, осуществляющим перестроение, сигнал световыми указателями поворота соответствующего направления.

Анализ зарубежной научной литературы подтверждает существование этой проблемы не только в нашей стране [6, стр. 375], из чего можно предположить, что формирование психологических особенностей личности человека не всегда связано с экономическими, правовыми, социальными и прочими факторами, обусловливающими особенности его

поведения; существуют факторы, исходящие из самой сущности человеческого вида, что, впрочем, является предметом отдельного исследования специалистов соответствующей области знаний.

Возвращение транспортного средства в исходную полосу движения (перестроение, соответствующее третьей фазе обгона) по общему правилу не таит в себе какой-либо опасности (за исключением случаев осуществления обгона по встречной полосе движения), поскольку скорость транспортного средства, совершающего обгон, выше, чем у обгоняемого. Но и в этой ситуации водителю необходимо быть внимательным и соблюдать осторожность; никогда нельзя исключать возможность того, что водитель обгоняемого транспортного средства внезапно значительно увеличит скорость движения и возвращение в исходную полосу на близком расстоянии от обгоняемого автомобиля может стать причиной ДТП. Кроме того, необходимо отметить, что проведенными наблюдениями установлено, что при возвращении в исходную полосу движения при скорости более 60 км/ч только 40 % водителей подают соответствующий световой сигнал. Устанавливая обстоятельства ДТП в подобных ситуациях, эксперт обязан учитывать все указанные обстоятельства.

Повышенную опасность, безусловно, представляет собой перестроение, являющееся элементом обгона, совершаемого по встречной полосе движения. Перестраиваясь (выезжая на встречную полосу), водитель не всегда может правильно определить расстояние до транспортного средства, движущегося во встречном направлении, и рассчитать скорость взаимного сближения с этим транспортным средством, а следовательно, определить, насколько совершаемый им маневр безопасен. Согласно статистике, за 2021 г. причиной 15,5 тыс. ДТП (это около 10% от их общего количества) стал выезд на полосу для встречного движения (в подавляющем большинстве случаев при совершении обгона). При этом необходимо подчеркнуть, что динамика снижения количества ДТП, совершаемых по причине выезда на полосу для встречного движения, в период с 2011 по 2020 г. была в два раза ниже темпов снижения общего количества столкновений [7, стр. 22]. Особенно опасным следует считать перестроение при обгоне крупногабаритных транспортных средств, когда видимость в направлении движения существенно ограничена элементами конструкции впереди движущегося транспортного средства; только перестроившись, водитель может с достаточной точностью определить расстояние до транспортного средства, движущегося во встречном направлении.

Рассматривая маневр перестроения, выполняемого с нарушениями установленных правил, нельзя не упомянуть о нем как об элементе другого, более серьезного правонарушения — опасного вождения [URL: https://base.garant.ru/1305770/ (дата обращения: 20 июля 2022 г.)], понятие которого введено в ПДД постановлением Правительства РФ в

2016 г. и которому в последнее время уделяется довольно большое внимание. Согласно п. 2.7 ПДД опасным вождением признается неоднократное совершение одного или нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения... Между тем некоторые авторы считают, что имеющееся в Правилах понятие обусловливает немало противоречий и множество проблем правового и организационного характера [8, стр. 78], поскольку, по их мнению, к опасному вождению можно отнести и превышение скорости движения, и проезд на запрещающий сигнал светофора, и многое другое. Действительно, здесь есть, о чем поспорить, хотя с точки зрения закона, что, по нашему мнению, является вполне оправданным, эти действия (превышение разрешенной скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора) являются самостоятельными видами нарушений. Кроме того, совершенно очевидно, что в данном случае законодатель вкладывает в понятие «опасное вождение» вполне конкретный характер действий, рассматривая его в узком (ограниченном) смысле. Ибо опасным можно признать и движение, осуществляемое водителем, не владеющим навыками управления транспортным средством в достаточной степени.

Несмотря на существующие различия во мнениях, ключевым моментом в предложенном определении, с чем, думается, согласятся и другие ученые, является неоднократность действий, нарушающих требования ПДД, совершенных за относительно небольшой промежуток времени: в нашем случае — это неоднократное перестроение, связанное с созданием опасности для движения. Безусловно, в некоторых случаях опасное вождение может и не привести к ДТП, но потенциальная возможность их совершения при таком поведении водителей, несомненно, возрастает.

Следует также сказать несколько слов и о личности водителя, допускающего опасное вождение; одним из определяющих моментов такого поведения является его крайне отрицательное отношение к требованиям общеустановленных правил, представляющее собой демонстративную форму противопоставления себя существующим правовым и этическим нормам [9, стр. 62]. Водители, допускающие опасное вождение, зачастую полностью игнорируют все существующие правила осуществления маневров (не используют при перестроении световые указатели поворота, перестраиваются в непосредственной близости от других транспортных средств и пр.). В таком поведении отражаются личностные свойства водителя, его эмоциональное состояние, характер взаимодействий с другими участниками дорожного движения и стиль управления транспортным средством [10].

Перестроение при объезде препятствия (огороженного участка дороги, на котором ведутся ремонтные работы, остановившегося транспортного средства и пр.) также заслуживает некоторого внимания. Согласно ОДМ

218.6.019-2016. Отраслевой дорожный методический документ. Рекомендации по организации движения и ограждению мест производства дорожных работ (издан на основании распоряжения Росавтодора от 2 марта 2016 г. № 303-р) о проведении ремонтных работ водителя заблаговременно должны предупреждать установленные дорожные знаки, информационные щиты и пр., что, если и не устраняет полностью, то в значительной степени снижает возможность возникновения опасной дорожной ситуации. Наличие же на полосе движения остановившегося транспортного средства может стать неожиданностью для других участников дорожного движения, особенно на дорогах, по которым разрешено движение со скоростью свыше 60 км/ч. Предупреждающие знаки о наличии препятствия выставляются водителями, как правило, на незначительном расстоянии от остановившегося транспортного средства, а во многих случаях вместо специальных знаков вообще используются трудно различимые предметы (огнетушитель, емкость со стеклоочистителем и пр.). Особенно это опасно в условиях слабой освещенности или недостаточной видимости, поскольку во всех таких случаях обнаружить препятствие можно лишь на очень близком расстоянии от него. Опасность ситуации повышает и увеличение плотности транспортного потока. Здесь существенным обстоятельством является то, что многие водители, обнаружив препятствие, не снижая скорости и не убедившись в безопасности маневра, перестраиваются в другую полосу движения. И даже если водитель транспортного средства, перед которым осуществляется перестроение, своевременно реагирует на возникшее перед ним препятствие, то следующий позади него далеко не всегда успевает это сделать.

Подводя итог вышеизложенному, можно прийти к выводу, что простых ситуаций и совершенно безопасных маневров, осуществляемых в процессе движения по дорогам, просто нет, а безопасность дорожного движения зависит не только от уровня подготовки водителей, но и от степени их ответственности и от того, насколько неукоснительно они соблюдают требования ПДД; существует множество различных факторов, трудно поддающихся юридической или иной формальной оценке (психологические особенности личности водителя, его эмоциональное состояние в определенный момент), поэтому, решая вопросы, связанные с безопасностью дорожного движения и снижением аварийности на дорогах, необходимо обязательно учитывать и их.

Исследовав основные причины и особенности ДТП, связанных с нарушением правил перестроения в процессе движения транспортного средства по дорогам, следует предложить и ряд мер, направленных на предупреждение ДТП этого вида.

1. В целях дальнейшего совершенствования нормативно-правовой базы, регламентирующей обеспечение безопасности дорожного движения,

необходимо окончательно определиться с отношением закона к опасному вождению, конкретизировав содержание этого нарушения и предусмотрев повышенную ответственность за такое поведение на дорогах, поскольку оно представляет более серьезную угрозу для других участников дорожного движения. Тяжесть последствий ДТП, совершаемых при таких условиях, как правило, значительно выше. Кроме того, характер этого правонарушения подчеркивает явное пренебрежение установленными правилами поведения на дорогах лицами, допускающими его совершение.

2. Необходимо также дальнейшее совершенствование нормативно-правовой базы в сфере автострахования. В настоящее время из-за несовершенства правил оформления ДТП водители транспортных средств часами могут ожидать прибытия сотрудников ГИБДД на место аварии. В этом случае транспортные средства, стоящие на проезжей части, особенно в условиях слабого освещения, плохой видимости либо интенсивного движения, представляют серьезную угрозу для водителей других транспортных средств. Совершенствование механизма оформления ДТП в упрощенном порядке и без участия сотрудников ГИБДД будет способствовать быстрому удалению с проезжей части транспортного средства и позволит снизить опасность совершения «вторичных ДТП» [11, стр. 27].

3. Следует продолжить наращивание темпов внедрения в практику средств фиксации нарушений ПДД с увеличением функциональности этих устройств, увязав это направление деятельности со стратегией «цифровая автомобильная дорога» [12] и расширив сеть дорожных камер, фиксирующих в том числе пересечение дорожной разметки 1.1, разделяющей полосы движения одного направления на опасных участках дороги.

4. Перспективным является направление, обеспечивающее внедрение технологии интеллектуальной (активной) системы безопасности, интегрированной в конструкцию автотранспортных средств.

5. Необходимо и дальнейшее совершенствование системы воспитательных мер в отношении будущих водителей и не только тогда, когда они уже овладевают теоретическими основами и практическими навыками вождения автомобиля. Воспитание в духе уважения закона и морально-этических норм общества необходимо начинать уже в стенах учебно-воспитательных учреждений с самого раннего детства с тем, чтобы, достигнув соответствующего возраста, за руль автомобиля садились подготовленные, психологически устойчивые личности, имеющие положительные социальные ориентиры и уважительно относящиеся к основным ценностям общества.

6. Существенным фактором, способствующим снижению аварийности на дорогах, следует считать разработку и внедрение в практику более совершенной системы психологического тестирования будущих водителей, позволяющей выявлять лиц с неуравновешенной психикой, (не

состоящих на учете в психоневрологическом диспансере) и явной антисоциальной направленностью, обусловливающими их склонность к неадекватному поведению при управлении транспортным средством.

Эти и другие меры, безусловно, позволят уменьшить количество ДТП, связанных с нарушением правил перестроения транспортных средств в процессе движения по дорогам. Главное, решая вопросы обеспечения безопасности дорожного движения в этом направлении, необходимо помнить, что даже 12% ДТП от их общего числа — это, в первую очередь, многие и многие человеческие жизни и судьбы, сохранить и не поломать которые можно и нужно.

Литература

1. Lewis, I. Slow down! Get off that phone! The impact of a high school road safety education program in influencing whether a young person speaks up to a risky driver / I. Lewis, B. Watson, B. Ho // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. — 2021. — Vol. 78 (Cover date: April 2021). — P. 353—368.
2. Воеводин, Е. С. Определение оптимальных параметров элементов системы «ВОДИТЕЛЬ — АВТОМОБИЛЬ — ДОРОГА — СРЕДА» / Е. С. Воеводин [и др.] // Вестник ИрГТУ. — 2018. — Том 22. — № 5. — С. 240—250.
3. Лобанова, Ю. И. Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации / Ю. И. Лобанова // Российский гуманитарный журнал. — 2015. — Т. 4. — № 1. — С. 76—84.
4. Mahmoudzadeh, A. Studying crash avoidance maneuvers prior to an impact considering different types of driver's distractions / A. Mahmoudzadeh, H. Razi-Ardakani, M. Kermanshah // Transportation Research Procedia. — 2019. — Vol. 37 (Cover date: 2019). — P. 203—210.
5. Ortega, J. Overtaking maneuver scenario building for autonomous vehicles with PreScan software / J. Ortega, H. Lengyel, Z. Szalay // Transportation Engineering. — October 2020. — Vol. 2 (Cover date: December 2020). — Article 100029.
6. Figueira, A. C. Proposal of a driver profile classification in relation to risk level in overtaking maneuvers / A. C. Figueira, A. P. C. Larocca // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour1. — October 2020. — Volume 74 (Cover date: October 2020). — P. 375—385.
7. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2020 год. Аналитический обзор. — Москва : ФКУ «НЦ безопасности дорожного движения МВД России», 2021.
8. Бекетов, О. И. О нормативно-правовом определении понятия опасного вождения в контексте законодательства об административных правонарушениях / О. И. Бекетов // Вестник омской юридической академии. — 2017. — Т. 14. — № 1. — С. 77—81.
9. Борисова, С. Е. Провокационное поведение водителей престижных автомобилей в контексте обеспечения безопасности дорожного движения / С. Е. Борисова // Психопедагогика в правоохранительных органах. — 2019. — Т. 4. — № 1(76). — С. 62—67.
10. Поликарпова, М. С. Соотношение понятий «агрессивное» и «опасное» вождение в современной отечественной и зарубежной психологии / М. С. Поликарпова // Современная зарубежная психология. — 2017. — Т. 6. — № 1. — С. 44—52.

11. Ляхов П. В. Анализ условий совершения вторичных дорожно-транспортных происшествий / П. В. Ляхов // Современная наука. — 2020. — № 1. — С. 27—30.
12. Бойков, В. Н., Скворцов, А. В., Сарычев, Д. С. Цифровая автомобильная дорога как отраслевой сегмент цифровой экономики / В. Н. Бойков, А. В. Скворцов, Д. С. Сарычев // Транспорт Российской Федерации. — 2018. — № 2(75). — С. 56—60.

References

1. Lewis, I. Slow down! Get off that phone! The impact of a high school road safety education program in influencing whether a young person speaks up to a risky driver / I. Lewis, B. Watson, B. Ho // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. — 2021. — Vol. 78 (Cover date: April 2021). — P. 353—368.
2. Voyevodin, Ye. S. Opredeleniye optimal'nykh parametrov elementov sistemy «VODITEL' — AVTOMOBIL' — DOROGA — SREDA» [Determination of the optimal parameters of the elements of the system "DRIVER - CAR - ROAD - ENVIRONMENT"] / Ye. S. Voyevodin [i dr.] // Vestnik IrGTU. — 2018. — Tom 22. — № 5. — S. 240—250.
3. Lobanova, YU. I. Stil' vozhdeniya: opredelyayushchiye faktory, kharakteristiki, napravleniya optimizatsii [Driving style: determining factors, characteristics, optimization directions] / YU. I. Lobanova // Rossiyskiy gumanitarnyy zhurnal. — 2015. — T. 4. — № 1. — S. 76—84.
4. Mahmoudzadeh, A. Studying crash avoidance maneuvers prior to an impact considering different types of driver’s distractions / A. Mahmoudzadeh, H. Razi-Ardakani, M. Kermanshah // Transportation Research Procedia. — 2019. — Vol. 37 (Cover date: 2019). — P. 203—210.
5. Ortega, J. Overtaking maneuver scenario building for autonomous vehicles with PreScan software / J. Ortega, H. Lengyel, Z. Szalay // Transportation Engineering. — October 2020. — Vol. 2 (Cover date: December 2020). — Article 100029.
6. Figueira, A. C. Proposal of a driver profile classification in relation to risk level in overtaking maneuvers / A. C. Figueira, A. P. C. Larocca // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour1. — October 2020. — Volume 74 (Cover date: October 2020). — P. 375—385.
7. Dorozhno-transportnaya avariynost' v Rossiyskoy Federatsii za 2020 god [Road traffic accidents in the Russian Federation for 2020]. Analiticheskiy obzor. — Moskva : FKU «NTS bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya MVD Rossii», 2021.
8. Beketov, O. I. O normativno-pravovom opredelenii ponyatiya opasnogo vozhdeniya v kontekste zakonodatel'stva ob administrativnykh pravonarusheniyakh [On the legal definition of the concept of dangerous driving in the context of legislation on administrative offenses] / O. I. Beketov // Vestnik omskoy yuridicheskoy akademii. — 2017. — T. 14. — № 1. — S. 77—81.
9. Borisova, S. Ye. Provokatsionnoye povedeniye voditeley prestizhnykh avtomobiley v kontekste obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [Provocative behavior of drivers of prestigious cars in the context of ensuring road safety] / S. Ye. Borisova // Psikhopedagogika v pravookhranitel'nykh organakh. — 2019. — T. 4. — № 1(76). — S. 62—67.
10. Polikarpova, M. S. Sootnosheniye ponyatiy «agressivnoye» i «opasnoye» vozhdeniye v sovremennoy otechestvennoy i zarubezhnoy psikhologii [Correlation between the concepts of “aggressive” and “dangerous” driving in modern domestic and foreign psychology] / M. S. Polikarpova // Sovremennaya zarubezhnaya psikhologiya. — 2017. — T. 6. — № 1. — S. 44—52.

11. Lyakhov P. V. Analiz usloviy sovershenіya vtorichnykh dorozhno-transportnykh proisshestviy [Analysis of the conditions for the commission of secondary road traffic accidents] / P. V. Lyakhov // Sovremennaya nauka. — 2020. — № 1. — S. 27—30.
12. Boykov, V. N., Skvortsov, A. V., Sarychev, D. S. Tsifrovaya avtomobil'naya doroga kak otraslevoy segment tsifrovoy ekonomiki [Digital road as an industry segment of the digital economy] / V. N. Boykov, A. V. Skvortsov, D. S. Sarychev // Transport Rossiyskoy Federatsii. — 2018. — № 2(75). — S. 56—60.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК. 349.6

Ивакин Виктор Иванович,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)
list.interneta@yandex.ru

Эколого-правовая ответственность за нарушение эксплуатации автотранспортных средств

Аннотация. В статье рассматриваются юридические аспекты, связанные с эксплуатацией такого вида транспорта, как автомобили, и их влиянием на окружающую среду. Важнейшей составляющей частью поставленной проблемы является выявление так называемых «узких» сторон и решение вопросов непосредственно эколого-правовой ответственности. Стоит отметить, что речь идет в данном случае не только о категории, объединяющей в том числе различные виды принуждения, включая административную ответственность, но и о правовом механизме, способствующем в определенной степени снижению негативного воздействия обозначенных транспортных средств, как на атмосферный воздух, так и в целом на экологию. В связи с этим проанализированы, в частности, административно-правовые нормы, где установлены наказания за указанные экологические правонарушения. Исследованы применяемые за обозначенные деяния содержащиеся в КоАП РФ и иных актах санкции, среди которых самым распространенным как в России, так и других государствах, является административный штраф. Однако его размеры за такие правонарушения в разных странах, среди которых Республика Беларусь и Казахстан, существенно различаются. Так, в России предел данного наказания не менялся в течение длительного времени. Указанное обстоятельство свидетельствует не только о неэффективности норм, а о невнимании к данному вопросу со стороны как экологических, так и правоохранительных органов. В связи с этим сформулированы определенные предложения, направленные на совершенствование законодательства в дискуссионной области общественных отношений. В частности, предлагается ввести в проект экологического кодекса Российской Федерации экологический штраф, применение которого возможно за вышеуказанные правонарушения наряду с аналогичным наказанием, установленным КоАП РФ и УК РФ, но независимо от них. В

работе также дается анализ деятельности соответствующих субъектов, а именно органов и должностных лиц, имеющих право привлекать к обозначенному виду правовой ответственности.

Ключевые слова: автомобильный транспорт; ответственность; загрязнение; атмосферный воздух; экологический штраф.

Viktor Iv. Ivakin,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Environmental and legal liability for violation of vehicles' operation

Abstract. The current paper has considered the legal aspects associated with the operation of such a type of transport as cars, and their impact on the environment. The most important component of the problem is the identification of the so-called "narrow" sides and the solution of issues of direct environmental and legal responsibility. It should be noted that in this case we could talk not only about a category that includes, among other things, various types of coercion, including administrative responsibility, but also about a legal mechanism that contributes to a certain extent to reducing the negative impact of designated vehicles, both on the atmospheric air and in general for the environment. In this regard there have been analyzed administrative and legal norms, where there have been established punishments for these environmental offenses. There have been studied sanctions applied for the indicated acts contained in the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation and other acts, among which the most common both in Russia and other states, is an administrative fine. However, its amounts for such offenses in different countries, including the Republic of Belarus and Kazakhstan, differ significantly. So, in Russia the limit of this punishment did not change for a long time. This circumstance testifies not only to the inefficiency of the norms, but to the inattention to this issue on the part of both environmental and law enforcement agencies. In this regard, there have been formulated certain proposals aimed at improving legislation in the debatable area of public relations. There has been proposed to introduce an environmental fine into the draft environmental code of the Russian Federation, the application of which is possible for the above offenses along with a similar punishment established by the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation and the Criminal Code of the Russian Federation, but independently of them. The paper has also provided an analysis of the activities of the relevant subjects, namely the bodies and officials who have the right to bring to the designated type of legal liability.

Keywords: road transport; responsibility; pollution; atmospheric air; environmental penalty.

Автомобильный транспорт из всех видов сообщений представляется самым экологически опасным. Исходя из сложившейся ситуации, законодательство устанавливает определенные правила, способствующие исправлению обозначенной позиции. Особую роль в решении данного вопроса играет экологическое право, но в совокупности с другими правовыми науками. Непосредственно вопросы экологической ответственности за совершение деяний в данной сфере отношений в законодательстве представлены недостаточно широко, в том смысле что экологическая ответственность представляет собой также и самостоятельную форму ответственности наряду с гражданской, уголовной и административной ответственностью.

Если трактовать экологическую ответственность как совокупность видов ответственности, то соответствующие аспекты мер принуждения регулируются различными законодательными актами. В качестве примера можно привести ст. 8.23 КоАП РФ в редакции от 17 февраля 2023 г., где речь идет об ответственности за эксплуатацию автомобилей и других видов транспорта, выбрасывающих в атмосферный воздух такое количество загрязняющих веществ, которое превышает допустимые законом нормы.

Рассмотрение дел по указанной статье от имени органов внутренних дел, а также органов полиции в соответствии со ст. 23.3 КоАП РФ вправе рассматривать руководители подразделений данных структур. Среди них — начальники управлений, отделов, отделений, которые руководят территориальными структурами, а также их заместители. Дела по ст. 8.23 КоАП РФ вправе также рассматривать и иные должностные лица органов внутренних дел, например, руководители ГИБДД и их заместители. Кроме того, в соответствии с п. 5 ст. 23.3 КоАП РФ данное право имеют и другие субъекты — командир полка, командир батальона, командир роты дорожно-патрульной службы. Однако, например, заместители командира полка дорожно-патрульной службы таким правом уже не наделены. Как не наделены указанными правами заместители командира батальона и заместители командира роты. Но как представляется, обозначенными полномочиями наделяется исполняющий обязанности командира полка, например, во время отпуска последнего. Также правом рассматривать дела по ст. 8.23 уполномочены начальники центров, в компетенцию которых входит автоматизированная фиксация указанных деликтов, и их заместители. Аналогичная компетенция предоставлена инспекторам, обеспечивающим безопасность дорожного движения, а также тем должностным лицам, которые обеспечивают безопасность движения на автомобильных дорогах (п. 7 ст. 23.3 КоАП РФ). Из вышеизложенного

следует, что правом рассматривать дела по ст. 8.23 наделены не все сотрудники органов внутренних дел, которые имеют специальное звание. Например, не наделены таким правом руководители линейных управлений или отделов полиции на транспорте (п. 2 ч. 2 ст. 23.3 КоАП РФ). Как представляется, целесообразность рассмотрения дел по ст. 8.23 обозначенными субъектами вызывает определенные сомнения, поскольку в целом деятельность указанных линейных подразделений направлена на борьбу с правонарушениями на железнодорожном, водном или воздушном транспорте. Хотя указанные должностные лица наделяются правом рассматривать дела по многим иным правонарушениям, но за исключением установленных, например, гл. 12 КоАП РФ, в которой идет речь о деяниях, опасных для дорожного движения (п. 6 ч. 2 ст. 23.3 КоАП РФ).

То же касается и ст. 8.22 КоАП РФ. Все должностные лица органов внутренних дел (полиции), которые имеют право рассматривать дела по ст. 8.23, наделены правом рассмотрения дел и по ст. 8.22 КоАП РФ. В этой норме устанавливается ответственность за выпуск в эксплуатацию таких автомобилей, выброс загрязняющих веществ которых в окружающую среду превышает установленные пределы, а также за превышение нормативов, установленных для уровня шума.

В качестве санкций за правонарушения, предусмотренные ст. 8.22, 8.23 КоАП РФ установлен административный штраф. Причем законодатель, в отличие от аналогичного наказания, применяемого в уголовном праве, непосредственно фиксирует, что за данные правонарушения применяется именно «административный штраф». В связи с чем не исключено появление, в частности, и в экологическом праве, в праве охраны окружающей среды такого наказания или такой санкции, как «экологический штраф». Последний будет существенно отличаться от аналогичной меры воздействия, принятой в уголовном, административном, трудовом или гражданском праве. Не исключено применение экологического штрафа и непосредственно за экологические правонарушения с использованием автотранспортных средств как объектов, входящих в автодорожный комплекс при совершении деяний, предусмотренных в том числе ст. 8.22—8.23 КоАП РФ. Причем, размер экологического штрафа может быть в несколько раз больше, чем размер аналогичного наказания, установленного КоАП РФ. Так, по ст. 8.22 верхний предел штрафа на должностных лиц составляет 1000 руб., нижний предел — 500 руб. Указанные границы минимального и максимального размера штрафа вызывают много вопросов. Дело в том, что последние изменения в эту статью, связанные с размером штрафа, были внесены почти 16 лет назад, в июне 2007 г., хотя, как видно, ряд других норм КоАП РФ обновляется практически ежемесячно. Такая ситуация обусловлена, вероятно тем, что либо законодатель упускает из виду эту норму, либо считает малоэффективным применение более высоких штрафов за

указанное административное деяние, что вызывает большие сомнения. Не были инициаторами повышения наказания и МВД России, представители которого в лице ГИБДД, наделены, о чем указывалось выше, правом привлекать к ответственности за указанные проступки. Возможно, для последних представляется малоэффективным применение обозначенных размеров штрафов с различных позиций. В частности, при совершении указанных правонарушений необходимо доказать, что например, автомобиль был выпущен в эксплуатацию именно с превышением соответствующих величин загрязняющих веществ. Поэтому необходимо вести речь о задержании должностного лица практически с поличным, а это сделать весьма затруднительно, учитывая, что на балансе в каждой организации, в каждой структуре есть не один, а несколько автомобилей, порой десятки, а возможно сотни, проверка которых займет немало времени. Интересна в этом отношении была бы и практика применения ст. 8.22 КоАП РФ. Однако найти такую статистику не совсем просто.

Если указанная норма применяется весьма редко, тем не менее следует значительно поднять максимальную границу административного штрафа за данное деяние и сделать его, например, в пределах от 2500 до 5000 руб. или значительно больше. То есть необходимо актуализировать приведенное правило и внести соответствующие поправки в данную норму, определив размеры административного штрафа за рассматриваемое правонарушение, в частности, в пределах от 5000 до 10 000 руб. То же касается и ст. 8.23 КоАП РФ, где максимально обозначенная санкция составляет 500 руб.

Повышение размера рассматриваемого наказания по данным статьям необходимо [1, стр. 103—104], несмотря даже на то что административный штраф по ст. 8.22 и 8.23 в соответствии с ч. 1.3 ст. 32.2 КоАП РФ из-за минимальности размера названных санкций не может быть снижен при уплате половины суммы, предусмотренной этими нормами, и составлять, например, не 500, а 250 руб., как это предусмотрено в случае уплаты штрафа при совершении ряда иных административных правонарушений, в частности, описанных в гл. 12 КоАП РФ. Указанное правило действует в тех случаях, когда уплата штрафа производится правонарушителем не позднее 20 дней после того, как вынесено соответствующее постановление о наложении данного наказания.

Но несмотря на то, что размеры указанных санкций минимальны по действующему законодательству, тем не менее постановление о вынесении такого решения может быть обжаловано в суде, и соответствующие примеры на практике встречаются. В суде обжалуется любое решение лиц, указанных в ст. 23.3 КоАП РФ, применяющих санкции за анализируемые экологические проступки. Судебные заседания проводятся открыто, и в этих процессах для обоснования отмены решения о наказании заявитель может оспаривать соответствующий правовой акт, вынесенный сотрудниками полиции. При этом он может ссылаться на

обстоятельства, касающиеся нарушений условий замеров, необходимых для подтверждения того факта, что выброс в атмосферный воздух, произведенный автомобилем, превышает установленные законом пределы, либо нарушены, по мнению заявителя, правила производства замеров, т.е. была нарушена техника замеров. Например, автомобиль остановлен на той проезжей части дороги, где в это время находились в движении другие автомобили и иные транспортные средства. Так, автомобиль для замера, остановленный на МКАД, по мнению заявителя, может нарушать соответствующие условия, связанные с точным и объективным замером. Не решенной является и необходимость предъявления документов на право использования соответствующего измерительного прибора сотрудником ГИБДД, производящим замер. Остается открытым вопрос и с предъявлением свидетельства, например, о поверке шумомера, когда речь идет о превышении предела уровня, связанного с шумом, производимым автомобилем. Кроме того, при проведении замеров нередко требуются и другие инструменты — рулетка, угломер, секундомер. В случае их отсутствия при необходимости проведения оформления замеров данный юридический факт может являться основанием для оспаривания соответствующего постановления. Есть и другие обстоятельства оспаривания постановлений, вынесенных указанными выше должностными лицами органов внутренних дел, например, в случае неправильного, с точки зрения нарушителя, измерения температуры двигателя или фонового шума. Замеру, кроме того, подлежит расстояние от микрофона до среза выхлопной трубы. Должен быть также соответствующий угол замера, определенное установленное расстояние от выхлопной трубы и т.д. Все эти требования содержались в ГОСТе Р 52231, принятом в 2004 г., которым устанавливались допустимые уровни шумового воздействия автомобилей.

В протоколе об экологическом административном правонарушении фиксируются время совершения деяния, место, где оно совершено, владелец и номер транспортного средства, лицо, управлявшее данным источником повышенной опасности, уровень шума. Критерии уровня шума в настоящее время установлены ГОСТ 33997-2016, который введен в действие в 2018 г. Также существуют и иные стандарты, которым должны соответствовать двигатели автомобилей касательно выбросов тех или иных вредных веществ. Об этом идет речь, в частности, в действующем ГОСТе Р 51832-2001, где зафиксированы требования к двигателям внутреннего сгорания автомобилей, которые работают с использованием бензинового топлива и имеют принудительное зажигание. Стандарт также распространен на автомобили и другие соответствующие транспортные средства, масса которых превышает 3,5 т.

Стоит отметить, что санкции за рассматриваемые правонарушения, указанные в ст. 8.22, 8.23 КоАП РФ, установлены и иностранным законодательством. Например, в гл. 21 Кодекса об административных

правонарушениях Республики Казахстан, изменения в который внесены 6 февраля 2023 г., указаны наказания за деяния в области экологии. Статьей 333 данного Кодекса предусматривается наложение санкций за деяния, связанные с выпуском в эксплуатацию таких автомобилей и других транспортных средств, которые осуществляют выброс загрязняющих веществ выше установленных пределов. Кроме того, в данной норме сказано также об ответственности за аналогичные действия, когда шум, создаваемый указанными устройствами при работе, превышает определенный предел. Соответственно, в ст. 334 Кодекса определены санкции за эксплуатацию автомобилей, осуществляющих выброс загрязняющих веществ в атмосферу с превышением установленных норм или создающих шум, превышающий нормы, описанные в законе. При этом за обозначенные правонарушения, совершенные повторно в течение года, штраф увеличивается в два раза (ч. 2 ст. 333 и 334). Предлагаемые изменения возможны и желательны для законодательства РФ.

Санкции за рассматриваемые деяния имеются и в гл. 16 Кодекса об административных правонарушениях Республики Белоруссия, принятом 6 января 2021 г. Изменения в него внесены, например, 9 декабря 2022 г. Так в ст. 16.33 установлены наказания за нарушение определенных правил, связанных с охраной атмосферы в случае выбросов загрязняющих веществ, в том числе и автомобильным транспортом. При этом средства сообщения включены в термин таких источников выбросов, которые называются мобильными. Данный подход является актуальным, так как им не ограничиваются разновидности указанных средств передвижения, и такой механизм имеет дальнейшую перспективу. В ближайшем будущем могут появиться и иные мобильные транспортные средства, которыми также не исключается загрязнение атмосферы. Главным в цитируемой норме является то, что не перечислены конкретные транспортные средства, как, например, в ст. 8.22—8.23 КоАП РФ, где помимо автомобилей и иных транспортных средств перечислены воздушные суда, морские, суда внутреннего водного транспорта, мотоциклы и иные, обозначающиеся как мобильные. В связи с этим понятие «мобильные источники» охватывает все соответствующие транспортные средства без их излишне детального перечисления, но в разумных размерах.

Во всех трех указанных Кодексах об административных правонарушениях — России, Казахстана и Белоруссии — основным наказанием в анализируемых статьях является административный штраф. Однако выражение размера данного штрафа различно. В частности, в нашей стране санкция обозначена в российских рублях. В Белоруссии — это базовая величина, в Казахстане штраф выражен в расчетных показателях за месяц, что соответствует отечественному минимальному размеру оплаты труда. При этом в качестве субъектов ст. 16.33 Кодекса Республики Беларусь названы граждане и юридические лица, а также индивидуальные предприниматели, в отличие от субъектов,

перечисленных ст. 8.23 КоАП РФ, где в качестве правонарушителей указаны только граждане. На наш взгляд, подход белорусского законодателя является не только более широким, но и более прагматичным. Дело в том, что действительно, эксплуатацию автомобилей, выброс загрязняющих веществ в атмосферу которых превышает установленные границы, может осуществлять и индивидуальный предприниматель, т.е. лицо, основной целью деятельности которого является извлечение прибыли. Поэтому в обозначенном случае и санкции, применяемые к нему, должны быть значительно выше по сравнению с наказаниями, налагаемыми на автомобилистов, использующих данный вид транспорта в личных целях. То же касается и юридических лиц — размер штрафа за указанное правонарушение должен быть значительно выше, чем у граждан.

Более дифференцированный, но несколько другой подход, применяемый за указанные деяния, установлен и в ст. 333, 334 Кодекса Республики Казахстан. В частности, отдельно штраф предусмотрен в отношении должностных лиц и субъектов малого предпринимательства, а также некоммерческих организаций. Размер штрафа, налагаемого на средних предпринимателей, несколько отличается. Наибольшим, в свою очередь, является размер штрафа, налагаемого на крупных предпринимателей. В связи с этим наказание в виде административного штрафа весьма справедливо за данные нарушения, однако установление его соразмерности по отношению к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям в нашей стране отстает от требований времени. Важной деталью является также следующее. В частности, по ст. 334 Кодекса Казахстана нарушения рассматривают органы внутренних дел (полиция). Однако по ст. 333 (аналог ст. 8.22 КоАП РФ) указанные дела рассматривает уже не полиция, как в России, а уполномоченный орган в области охраны окружающей среды. Представляется, что такой подход заслуживает обсуждения, например, по ст. 8.22 КоАП РФ протокол составляют органы ГИБДД, но документ передается на рассмотрение органов экологического контроля.

Одновременно заметим, что соответствующими источниками об административной ответственности субъектов РФ также предусмотрены отдельные санкции за различные экологические деяния, связанные с автомобильным транспортом. Так, определенный интерес представляет один из документов Республики Северная Осетия — Алания, а именно Закон от 17 ноября 2014 г. № 43-РЗ «Об административной ответственности», устанавливающий санкции за отдельные виды деликтов, среди которых в том числе правонарушения в области охраны окружающей среды. Так, в частности, в ст. 15 Закона, изменения в которую внесены 5 декабря 2022 г., идет речь о нарушении тишины и спокойствия граждан. В примечании к данной норме указано, что действиями, которые нарушают тишину или спокойствие граждан, следует рассматривать,

например, случаи, когда неоднократно, несколько раз не отключается срабатывание автомобильной сигнализации; когда используются автомобильные устройства, повышающие громкость, например, автомобильные колонки, как и соответствующие устройства на других видах транспорта, например, мотоциклах; иные действия, вызванные автомобилями, которые сопровождаются звуками, влекущими нарушение тишины. Данные правонарушения, на первый взгляд, не являются непосредственно экологическими, а больше относятся к деяниям, посягающим на общественный порядок. При этом такие действия нарушают тишину и спокойствие, что входит в окружающую среду в широком плане, тем самым эти отношения можно отнести к регулированию экологическим правом — отрасли юриспруденции, нормы которой обеспечивают своими правилами охрану окружающей среды.

Литература

1. Хотько, О. А. Юридическая ответственность за несоблюдение экологических требований при осуществлении транспортной деятельности / О. А. Хотько // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 1 (29). — С. 100—105.

References

1. Khot'ko, O. A. Yuridicheskaya otvetstvennost' za nesoblyudeniye ekologicheskikh trebovaniy pri osushchestvlenii transportnoy deyatel'nosti [Legal liability for non-compliance with environmental requirements in the implementation of transport activities] / O. A. Khot'ko // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 1 (29). — S. 100—105.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 342.951:351.82

Семенов Сергей Александрович,
Служба морской безопасности

О состоянии научного обеспечения административно-правового регулирования транспортной безопасности

Аннотация. Пятнадцатилетний период развития законодательства о транспортной безопасности ярко продемонстрировал, что транспортная безопасность и как комплекс взаимосвязанных общественных отношений, и как юридический институт является очень сложным явлением. Эта сложность во многом обусловлена охватом единым регулированием внешне схожих, но внутренне сильно различающихся общественных отношений, возникающих по поводу обеспечения транспортной безопасности на разных видах транспорта. Стремление нормотворцев урегулировать данные общественные отношения единым писаным позитивным правом, законом понятно и привлекательно. Однако те имеющиеся объективные различия между видами транспорта, их особенности, возникшие независимо друг от друга в процессе независимого развития на базе объективных технических и технологических различий, не всегда получается урегулировать универсальными нормами закона. Как правило, разрешение частных случаев в области транспортной безопасности отдельных видов транспорта осуществляется путем издания специальных нормативных правовых актов. С одной стороны, такой подход позволяет оперативно отвечать на вновь возникшие вызовы, но с другой — он размывает универсальность общих норм в области транспортной безопасности. В качестве одной из причин сложившейся ситуации можно обозначить отсутствие прогностических научных исследований в области транспортной безопасности. Решением проблемы может стать создание научно-исследовательского центра транспортной безопасности, который бы анализировал эффективность законодательных норм и правил, а также динамику возможных вызовов, формировал предложения для законодателей и Правительства РФ.

Ключевые слова: административно-правовое регулирование; научно-исследовательский центр; транспортная безопасность.

Sergey Al. Semenov,
Maritime Security Service

On the state of scientific support of administrative and legal regulation of transport security

Abstract. The fifteen-year period of development of transport security legislation has clearly demonstrated that transport security, both as a complex of interrelated social relations and as a legal institution, is a very complex phenomenon. This complexity is largely due to the coverage by a single regulation of outwardly similar, but internally very different social relations arising from the provision of transport security in different modes of transport. The desire of the rule-makers to regulate these social relations by a single written positive law, the law is understandable and attractive. However, those existing objective differences between modes of transport, their features that have arisen independently of each other in the process of independent development based on objective technical and technological differences, cannot always be solved by universal norms of the law. As a rule, the resolution of special cases in the field of transport security of certain transport modes is carried out by issuing special regulatory legal acts. On the one hand, this approach makes it possible to promptly respond to newly emerging challenges, but on the other hand, it blurs the universality of general norms in the field of transport security. One of the reasons for this situation is the lack of predictive scientific research in the field of transport security. The solution to the problem can be the establishment of a research center for transport security, which would analyze the efficiency of legislative norms and rules, as well as the dynamics of possible challenges, form proposals for legislators and the Government of the Russian Federation.

Keywords: administrative and legal regulation; research center; transport security.

В своем выступлении на отраслевой конференции «Транспортная безопасность: от замысла к практической реализации и долгосрочной стратегии развития», проходившей в рамках «Транспортной недели 2022», депутат Государственной Думы, член комитета Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры Виталий Борисович Ефимов обозначил необходимость создания научно-исследовательского центра транспортной безопасности, который бы анализировал эффективность законодательных норм и правил, а также динамику возможных вызовов, формировал предложения для законодателей и Правительства РФ.

На наш взгляд, актуальность данного вопроса крайне высокая, и далее постараюсь тезисно обосновать свою позицию. В статье сделан акцент на административном праве, так как именно в рамках этой отрасли права решаются многие задачи, которые составят компетенцию научно-исследовательского центра, на необходимости создания которого настаивает В. Б. Ефимов.

В настоящее время можно говорить о консенсусе в том, что транспортная безопасность рассматривается научным сообществом как сформировавшийся юридический институт [4]. Вместе с тем становление юридического института транспортной безопасности не завершено, нормативное регулирование обеспечения транспортной безопасности остается предметом вполне заслуженной критики. Причем диапазон дискуссионных вопросов, требующих дальнейшей разработки, чрезвычайно широк: от совершенствования понятийного аппарата законодательства до частных проблем транспортной безопасности конкретных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Такая ситуация открывает широкие возможности для научно-исследовательской деятельности. Однако спрос на такие исследования со стороны государства пока отсутствует.

В результате изучение административно-правового регулирования обеспечения транспортной безопасности не популярно у исследователей. Фонд диссертаций Российской государственной библиотеки в настоящее время содержит всего две диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.14 — Административное право; административный процесс [1; 2]. Из них одна диссертация защищена в 2009 г. и утратила свою актуальность, а другая представляет взгляд на транспортную безопасность со стороны полиции.

Также можно выделить диссертацию О. Е. Трофимова «Административно-правовое регулирование деятельности федеральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры» [3]. Однако эта диссертация посвящена не только транспортной безопасности и охватывает более широкий круг вопросов обеспечения безопасности транспорта.

Во всех трех случаях ведущими организациями при защите диссертаций являлись высшие учебные заведения МВД России, а не транспортные высшие учебные заведения. В двух — защита диссертаций осуществлялась на заседаниях диссертационных советов высших учебных заведений МВД России.

Можно констатировать, что транспортное сообщество пока дистанцировалось от научно-исследовательской работы в области административно-правового регулирования транспортной безопасности, транспортные высшие учебные заведения, федеральные органы исполнительной власти в сфере транспорта не обеспечены научными

работниками-административистами в области транспортной безопасности, научная квалификации которых в указанной области подтверждена государственной системой научной аттестации.

Также одной из причин сложившейся ситуации с научным обеспечением административно-правового регулирования транспортной безопасности является тот факт, что транспортные высшие учебные заведения буквально до недавнего времени не имели диссертационных советов по научной специальности «Публично-правовые (государственно-правовые) науки (юридические науки)». Первый среди транспортных высших учебных заведений диссертационный совет по указанной научной специальности создан в ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» только 28 октября 2022 г. (приказ Минобрнауки России № 1392/нк).

В качестве другой причины можно назвать то, что транспортные высшие учебные заведения, за исключением Юридического института Российского университета транспорта, не издают рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, ученой степени доктора наук по научной специальности 12.00.14 — Административное право; административный процесс.

С января 2016 г. Юридический институт Российского университета транспорта выпускает ежеквартальный электронный журнал «Транспортное право и безопасность», в котором в частности освещаются следующие вопросы:

— особенности правоотношений субъектов, обеспечивающих транспортную безопасность;

— защита прав и интересов в области обеспечения транспортной безопасности;

— источники международного права в области транспортной безопасности;

— экологические аспекты обеспечения транспортной безопасности;

— обеспечение безопасности и защиты транспортных комплексов;

— транспортная безопасность в профессиональном образовании и др.

В каждом номере журнал публикует научные статьи по отдельным вопросам транспортной безопасности (например, в 2022 г.: № 43 — три статьи, № 42 — четыре, № 41 — две). При этом другие статьи каждого выпуска журнала в той или иной мере также затрагивают вопросы транспортной безопасности.

Необходимо отметить, что несмотря то что журнал издается с 2016 г., является бесплатным изданием, весь архив его публикаций доступен на сайте журнала, многие специалисты в области транспортной безопасности просто не знают о его существовании. Не исключаю, что и большинство лиц, участвующих в нормотворческой деятельности в области транспортной безопасности, не только не учитывают мнения, изложенные в научных статьях журнала, но и также не знают о его существовании.

Пока можно говорить о разрыве между наукой, нормотворчеством и практикой в области транспортной безопасности. Взаимоотношения науки и нормотворчества можно описать как берега одной реки (транспортная безопасность), между которыми нет капитального устойчивого моста, и лишь иногда между ними наводятся временные переправы. Однако в рамках реализации идеи В. Б. Ефимова журнал имеет потенциал стать авторитетным научным изданием в области транспортной безопасности и «настольной книгой» специалистов. Мое мнение о роли журнала «Транспортное право и безопасность» в научном обеспечении транспортной безопасности не исключает появления и иных научных изданий. Но в настоящее время журнал является единственным научным изданием, регулярно освещающим вопросы транспортной безопасности, прошедшим проверку временем, которое достаточно только совершенствовать.

В качестве положительного примера вовлечения в научную деятельность в области транспортной безопасности студентов и молодых ученых можно выделить ежегодный Всероссийский конкурс студентов и молодых ученых в области обеспечения транспортной безопасности, организованный Ассоциацией «Транспортная безопасность». Есть надежда, что с развитием научно-исследовательского обеспечения транспортной безопасности лауреаты этого конкурса смогут продолжить свою научную карьеру в области транспортной безопасности в транспортных высших учебных заведениях.

Автор всецело поддерживает предложение В. Б. Ефимова о создании научно-исследовательского центра транспортной безопасности. Вместе с тем хотелось бы, чтобы такой центр решал перспективные и прогностические задачи в области транспортной безопасности, имел возможность предварительной апробации новых идей в организациях транспорта, руководствовался научной свободой исследований и не использовался для подведения научной основы под уже принятые нормы в указанной сфере.

В. Б. Ефимов в ходе своего выступления не озвучил свой взгляд на организационную форму предлагаемого научно-исследовательского центра. На наш взгляд, на начальном этапе наиболее эффективной организационной формой может стать межвузовский научно-исследовательский центр, основой которого выступят ведущие ученые транспортных университетов в области транспортной безопасности и эксперты в этой сфере из числа работников-практиков.

Предлагаемая организационная форма не является единственно возможной и может совершенствоваться исходя из полученного опыта, исследовательских задач, круга привлекаемых организаций и экспертов, иных факторов. Например, возможной организационной формой научно-исследовательского центра может быть формат научно-экспертного совета. В частности, такие советы созданы при Председателе Совета

Федерации [Положение о Научно-экспертном совете при Председателе Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации (утверждено распоряжением Председателя Совета Федерации Федерального Собрания РФ)] и в Морской коллегии при Правительстве РФ [Положение о научно-экспертном совете Морской коллегии]. Научно-экспертные советы, как правило, являются совещательными, научно-консультативными и экспертными органами.

В целях изучения и возможного использования можно обратиться и к зарубежному опыту. Предлагаю рассмотреть примеры организации взаимодействия субъектов Морской транспортной системы США (*MTS*) и властей США в области морской безопасности, в том числе кибербезопасности.

Пример организации взаимодействия по инициативе властей США. Параграфом 70122 гл. 46 Кодекса США создан Национальный консультативный комитет по безопасности на море (далее — Комитет) [URL: https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/70112 (дата обращения: 28 февраля 2023 г.)]. Комитет возглавляет Секретарь, представляющий Береговую охрану США. К функциям Комитета относится консультирование Секретаря Комитета по вопросам, касающимся национальной безопасности на море, в том числе по развитию обмена информацией, связанной с рисками кибербезопасности, которые могут вызвать инциденты безопасности на транспорте, между:

— соответствующими федеральными агентствами и правительствами штатов, местными органами власти и правительствами племен;

— соответствующими органами общественной безопасности и реагирования на чрезвычайные ситуации;

— соответствующими правоохранительными и охранными организациями;

— морской индустрией;

— владельцами и операторами портов;

— владельцами и операторами терминалов.

Комитет должен состоять как минимум из 8 членов, но не более 21 члена, назначаемых Секретарем Комитета. При этом примечательно то, что на уровне закона США закреплено обязательное представительство в Комитете ряда субъектов, имеющих отношение к деятельности *MTS*. Так каждый из нижеперечисленных субъектов должен быть представлен как минимум одним членом Комитета:

— портовые власти;

— владельцы и операторы объектов;

— владельцы и операторы терминалов;

— владельцы и операторы судов;

— морские трудовые организации;

— академическое сообщество;

— государственные и местные органы власти;

— морская индустрия.

Секретарь Комитета также вправе создавать Консультативные комитеты по безопасности на море в любой портовой зоне Соединенных Штатов. Каждый региональный комитет должен состоять из лиц, представляющих интересы портовой отрасли, операторов терминалов, портовых трудовых организаций и других пользователей портовых зон. Рассматривая полномочия региональных комитетов, можно, например, выделить закрепленное законом право представлять через Секретаря Комитета рекомендации Конгрессу США.

Пример организации взаимодействия по инициативе субъектов морской отрасли. В 2020 г. для решения проблем кибербезопасности и повышения осведомленности по этому вопросу Администрацией порта штата Алабама, Комиссией порта Большого Лафурша (Порт Фуршон), Администрацией порта Джексонвилль, Портом Нового Орлеана, Портом Сан-Диего, Портом Ванкувер и еще шестью другими субъектами критически важной морской инфраструктуры США создан некоммерческий Центр обмена информацией и анализа морской транспортной системы (*Maritime Transportation System Information Sharing and Analysis Center, MTS-ISAC*) [URL: https://www.mtsisac.org/about (дата обращения: 28 февраля 2023 г.)].

MTS-ISAC — это централизованный координационный центр, основной задачей которого является обмен своевременной и актуальной информацией о киберугрозах между доверенными заинтересованными субъектами частного и государственного секторов *MTS*. Он предназначен для укрепления сотрудничества и обмена информацией между ними в области морской кибербезопасности, повышения их осведомленности в указанной сфере и обучения. Миссия центра заключается в улучшении управления киберрисками во всем сообществе *MTS* посредством организации эффективного обмена информацией для идентификации, защиты, обнаружения киберугроз, реагирования на них и восстановления после кибератак.

При этом взаимодействие между членами Комитета и *MTS-ISAC* осуществляется не только в рамках одной из вышеприведенных организационных форм. Члены Комитета могут быть членами *MTS-ISAC* и наоборот, что позволяет сделать обмен актуальной информацией между субъектами государственного и частного секторов *MTS* более эффективным.

Общим признаком рассмотренных мной в качестве примеров советов, комитетов и центров является то, что они являются консультативными органами. Для решения задач, о которых говорил в своем выступлении В. Б. Ефимов, требуется, прежде всего, исследовательский орган. Именно поэтому формат межвузовского научно-исследовательского центра на данном этапе более всего отвечает задачам изучения актуальных проблем

транспортной безопасности и выработки предложений для законодателей и Правительства РФ.

Литература

1. Бадура, И. А. Административно-правовое регулирование транспортной безопасности морского флота : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / И. А. Бадура. — Ростов-на-Дону, 2009.
2. Зиганшин, М. М. Административно-правовое регулирование деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / М. М. Зиганшин. — Москва, 2017.
3. Трофимов, О. Е. Административно-правовое регулирование деятельности федеральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры : автореферат дис. ... канд. юрид. наук / О. Е. Трофимов. — Москва, 2013.
4. Шестак, В. А. Транспортная безопасность как юридический институт / В. А. Шестак // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 1. — С. 196—200.

References

1. Badura, I. A. Administrativno-pravovoye regulirovaniye transportnoy bezopasnosti morskogo flota [Administrative and legal regulation of the transport security of the marine fleet]: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk / I. A. Badura. — Rostov-na-Donu, 2009.
2. Ziganshin, M. M. Administrativno-pravovoye regulirovaniye deyatel'nosti politsii po obespecheniyu transportnoy bezopasnosti [Administrative and legal regulation of police activities to ensure transport security]: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk / M. M. Ziganshin. — Moskva, 2017.
3. Trofimov, O. Ye. Administrativno-pravovoye regulirovaniye deyatel'nosti federal'nykh organov ispolnitel'noy vlasti v sfere obespecheniya bezopasnosti na ob"yektakh transporta i transportnoy infrastruktury [Administrative and legal regulation of the activities of federal executive authorities in the field of security at transport facilities and transport infrastructure]: avtoreferat dis. ... kand. yurid. nauk / O. Ye. Trofimov. — Moskva, 2013.
4. Shestak, V. A. Transportnaya bezopasnost' kak yuridicheskiy institut [Transport security as a legal institution] / V. A. Shestak // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 1. — S. 196—200.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК. 343.343.3

Крылов Илья Сергеевич,
Главное управление на транспорте МВД России
ikrylov7@yandex.ru

О подходах к квалификации нарушений общественного порядка, совершенных на транспорте

Аннотация. В статье предпринята попытка раскрыть специфику и подходы к установлению квалифицирующего признака преступлений, посягающих на общественный порядок, совершенных на транспорте. С учетом обобщения положений нормативных правовых актов в области транспорта и судебно-следственной практики предложена авторская позиция по практическому использованию понятий «транспортное средство», «общественный транспорт», «транспорт общего пользования» для квалификации хулиганства и вандализма, совершенных на транспорте.

Ключевые слова: нарушение общественного порядка на транспорте; хулиганство; вандализм.

Iliya S. Krylov,
Main Directorate for Transport of the MIA of Russia

On approaches to the classification of public order violations committed in transport

Abstract. The current paper has made attempts to reveal the specifics and approaches to establishing a characteristic sign of crimes infringing on public order, committed in transport. Taking into account the generalization of the provisions of normative legal acts in the field of transport and judicial and investigative practice, there has been proposed the author's position on the practical use of the concepts of "vehicle", "public transport" for the classification of hooliganism and vandalism committed in transport.

Keywords: public order violation in transport; hooliganism; vandalism.

В современном мире транспорт занимает важное место в жизни общества. Научно-технический прогресс и развитие производственных

процессов способствуют расширению влияния транспортной отрасли на жизнь практически каждого человека, постоянно совершенствуя и трансформируя общественные отношения. Следуя этой парадигме, возрастает количество противоправных проявлений, направленных или непосредственно связанных с работой транспорта. В связи с этим последние тенденции уголовной политики государства направлены на криминализацию и повышение уровня общественной опасности деяний, совершенных на транспорте [Федеральный закон от 3 апреля 2017 г. № 60-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статью 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации»].

Вместе с тем действующие средства уголовно-правовой охраны не всегда позволяют однозначно идентифицировать такие правоотношения и обеспечить их полноценную защиту на практике, чему препятствует разнообразие и сложная структура транспортной отрасли.

Термины «транспортное средство», «общественный транспорт», «транспорт общего пользования», «объекты различных видов транспорта», «объекты транспортной инфраструктуры» используются в Уголовном кодексе Российской Федерации (далее — УК РФ) в качестве отдельных элементов объективной стороны некоторых составов преступлений, определяя место, орудия и средства, обстановку и способ совершения преступления. Например, различные виды транспортных средств определены в качестве предмета преступления при совершении противоправных действий против безопасности движения и эксплуатации транспорта (ст. 263, 264, 264.1, 264.2, 264.3 УК РФ), угонов (ст. 166 и 211 УК РФ), вандализме (ст. 214 УК РФ), недоброкачественном ремонте транспортных средств и выпуске в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ), приведении в негодность (ст. 267 УК РФ), диверсии (ст. 281 УК РФ) либо нападении на представителя иностранного государства или сотрудника международной организации, пользующегося международной защитой (ст. 360 УК РФ).

Как орудие преступления отдельные виды транспорта указываются в диспозициях преступлений, предусматривающих уголовную ответственность за незаконные добычу (вылов) водных биологических ресурсов (п. «б» ч. 1 ст. 256 УК РФ) и охоту (п. «б» ч. 1 ст. 258 УК РФ).

В некоторых нормах термин «транспорт» используется в качестве обязательного признака состава преступления, определяющего место совершения преступления, маркируя тем самым повышенную общественную опасность таких деяний в сравнении с аналогичными действиями, совершенными при иных обстоятельствах. Такая конструкция применена в формулировках составов преступлений, предусмотренных п. «в» ч. 1 ст. 213, п. «а» ч. 2 ст. 228 и ч. 1, 3 и 4 ст. 263.1 УК РФ.

Вместе с тем суть отмеченных понятий, характеризующих транспорт и его структурные элементы, не тождественна и в каждом конкретном

случае должна применяться во взаимосвязи с охраняемыми правоотношениями.

В рамках настоящего исследования предпринята попытка научного осмысления термина «транспорт» и возможных его вариаций в контексте различных видов применительно к квалификации преступлений, посягающих на общественный порядок, предусмотренных п. «в» ч. 1 ст. 213 и ст. 214 УК РФ. Так, при квалификации хулиганства по п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ необходимо установление обстоятельств его совершения на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования. Для вандализма предметом преступления будет любой вид транспорта, относящегося к общественному.

Определяя содержание используемой терминологии, необходимо отметить, что нормы уголовного законодательства, использующие в своей конструкции термин «транспорт» в различных сочетаниях, в том числе при введении такого квалифицирующего признака как место совершения преступления, не раскрывают самого понятия «транспорта» и условий, при которых такой признак уместен для квалификации деяния. Соответствующими примечаниями диспозиции таких составов преступлений в УК РФ не дополнены.

В контексте рассматриваемых составов преступлений, связанных с посягательствами на общественный порядок на транспорте, соответствующее постановление Пленума Верховного Суда РФ от 15 ноября 2007 г. № 45 «О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иных преступлениях, совершенных из хулиганских побуждений», также не содержит разъяснений по поводу возможных подходов к квалификации хулиганства и вандализма, совершенных на транспорте, в части интерпретации терминов и обязательных условий, при которых наличествует признак, предусмотренный п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ, оставляя этот вопрос открытым.

Разрешению рассматриваемой проблематики в некоторой степени могло бы способствовать раскрытие подходов к установлению квалифицирующих признаков незаконного сбыта наркотических средств, психотропных веществ и их аналогов на объектах железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта или метрополитена, а также в общественном транспорте, квалифицирующие признаки которого введены в действие в п. «б» ч. 2 ст. 228.1 УК РФ в редакции Федерального закона от 1 марта 2012 г. № 18-ФЗ. Однако постановление Пленума Верховного Суда РФ от 15 июня 2006 г. № 14 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с наркотическими средствами, психотропными, сильнодействующими и ядовитыми веществами», также не содержит разъяснений по этому вопросу.

Таким образом в нормах, регламентирующих судебную практику, за редким исключением, не уделено внимание принципам доказывания рассматриваемого квалифицирующего признака [Пленумом Верховного Суда РФ в п. 5 и 12 постановления от 23 ноября 2010 г. № 26 «О некоторых вопросах применения судами законодательства об уголовной ответственности в сфере рыболовства и сохранения водных биологических ресурсов (часть 2 статьи 253, статьи 256, 258.1 УК РФ)» даны разъяснения понятия самоходных транспортных плавающих средств для квалификации деяния по п. «б» ч. 1 ст. 256 УК РФ. См. также п. 2 постановления от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» и п. 2 постановления от 25 июня 2019 г. № 20 «О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях»].

Учитывая бланкетный характер исследуемых норм, следует подчеркнуть, что наиболее подробно подвергнута исследованию терминология, касающаяся автомобильного (механического) транспорта, что обусловлено его распространенностью. Например, согласно данным Росстата количество автобусов общего пользования составляет 167 тыс., троллейбусов — 8,7 тыс., трамвайных вагонов — 7,7 тыс., тогда как на иные виды транспорта приходится не более пятой части (количество пассажирских вагонов — 22,5 тыс., вагонов метрополитена 8,7 тыс., гражданских воздушных судов — 6,9 тыс., речных пассажирских и грузопассажирских транспортных судов — 2,6 тыс. и всего 49 единиц морских пассажирских и грузопассажирских транспортных судов) [URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/UbzIvBZj/Transport_2020.pdf (дата обращения: 16 декабря 2022 г.)].

Судебно-следственная практика идет по пути вменения рассматриваемого квалифицирующего признака, не придавая особого значения объему понятия «транспорт», относя к нему в ряде случаев не только подвижной состав транспортных средств, но и сопутствующие его деятельности объекты транспортной инфраструктуры — относящиеся как к перевозочному (вокзальные комплексы, остановочные платформы и т.д.), так и к технологическому секторам.

В ходе мониторинга практики расследования подразделениями дознания органов внутренних дел на транспорте уголовных дел о хулиганстве, совершенном на транспорте [2] установлено, что из более чем 80 фактов хулиганства на воздушном транспорте, в двух случаях совершения преступлений в кафе и у стойки регистрации аэровокзальных комплексов действия виновных лиц в дополнение к п. «а» квалифицировались также и по п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ.

Аналогичным образом при расследовании хулиганства на железнодорожном транспорте не менее 30 из практически 200 фактов квалифицировались по п. «в» при том, что местом их совершения были помещения вокзалов, территории привокзальных площадей, посадочные платформы или железнодорожные пути. В одном случае такой квалификации подвергнуты действия правонарушителя, хулиганские проявления которого были пресечены на автобусной остановке. Квалификация указанных преступлений не оспаривалась. Большая часть из них рассмотрена судами с вынесением обвинительных приговоров или назначением виновным лицам судебных штрафов.

Вместе с тем, ориентируясь на позицию законодателя [см. проект федерального закона № 572517-5] при принятии Федерального закона от 3 апреля 2017 г. № 60-ФЗ № 60-ФЗ, необходимо отметить, что преступление, квалифицируемое по п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ может быть совершено только в самом транспортном средстве. Такая точка зрения обусловлена тем обстоятельством, что опасность, которой подвергаются пассажиры, находясь в транспортном средстве, и лица, им управляющие, выше по сравнению с опасностью, которой подвергались бы граждане в результате хулиганских действий, совершенных в других общественных местах, отчасти это связано и с замкнутостью самого пространства, что влияет на степень общественной опасности. В случае совершения хулиганства вне транспортного средства вышеуказанные угрозообразующие факторы теряют свое значение, а следовательно, возникает вопрос об обоснованности соответствующей квалификации действий виновного лица.

Таким образом, в целях надлежащей квалификации хулиганства, совершенного на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования, необходимо разграничить понятие «транспортного средства» от иных структурных элементов, сопутствующих его деятельности.

Для достижения этой цели представляется целесообразным оперировать понятиями «транспортного средства» и определениями различных его видов, сформулированными в п. 12 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Его положениями к транспортным средствам отнесены устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами, которые включают в себя транспортные средства автомобильного транспорта, используемые для регулярной перевозки пассажиров и багажа или перевозки пассажиров и багажа по заказу; воздушные суда гражданской авиации, используемые для осуществления коммерческих воздушных перевозок; суда,

используемые на внутренних водных путях для перевозки пассажиров; железнодорожный подвижной состав, осуществляющий перевозку пассажиров, а также транспортные средства городского наземного электрического транспорта.

Железнодорожные вокзалы и станции, автовокзалы и автостанции; объекты инфраструктуры внеуличного транспорта; тоннели, эстакады, мосты; морские терминалы, акватории морских портов; порты, расположенные на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров; аэродромы и аэропорты; участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения и помещения для обслуживания пассажиров и транспортных средств; здания, строения, сооружения, обеспечивающие управление транспортным комплексом, — п. 5 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» отнесены исключительно к объектам транспортной инфраструктуры.

Таким образом, понятийный аппарат, используемый в Федеральном законе «О транспортной безопасности», дает отчетливое понимание для фактической дифференциации объектов технологического комплекса и транспортных средств. Представляется, что применение такого подхода с учетом специальных норм, регулирующих деятельность каждого в отдельности вида транспорта, позволит надлежащим образом обосновывать соответствующие признаки в целях квалификации хулиганства и вандализма, совершенных на транспорте, в данном случае на транспортном средстве [см.: Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ, Федеральные законы от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ, Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ, Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ и иные].

Определившись с местом и предметом нарушения общественного порядка на транспорте, необходимо уделить внимание еще одному моменту. Обязательным признаком объективной стороны хулиганства является грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу, а именно открытое выраженное пренебрежительное отношение к не персонифицированному кругу лиц. Явное неуважение к обществу выражает социальную сущность этого преступления и воплощается в публичном характере хулиганских действий. Основной объект рассматриваемых преступлений — общественный порядок.

Таким образом при совершении хулиганства на транспорте помимо фактического соотнесения места совершения преступления с транспортным средством также подлежат установлению и иные обстоятельства, позволяющие отнести транспортное средство в момент совершения преступления к общественному месту.

В этом контексте представляет интерес подход, изложенный Пленумом Верховного Суда РФ в п. 3 и 4 постановления от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения», при котором квалифицировать преступление как посягающее на безопасность дорожного движения надлежит только в том случае, если наличествует прямая причинно-следственная связь между нарушением конкретных положений Правил дорожного движения и наступившими последствиями, а в иных обстоятельствах, например в случае ремонта транспортных средств, производства погрузочно-разгрузочных, строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, деяние подлежит квалификации по иным статьям УК РФ, предусматривающим ответственность за преступления против жизни и здоровья либо за нарушение правил при производстве работ или требований охраны труда.

Следовательно, хулиганские действия, совершенные, например, в вагоне пассажирского поезда, не всегда в безусловном порядке будут квалифицироваться по п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ. Например, в случае совершения хулиганских действий в поезде, находящемся на технологической стоянке, т.е. не осуществляющем перевозку пассажиров, представляется, что исследуемый квалифицирующий признак не может быть вменен и деяние подлежит квалификации по иным составам уголовного или административного законодательства РФ. То есть для надлежащей квалификации противоправного деяния по п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ помимо самого факта совершения хулиганства непосредственно в транспортном средстве, оно в момент совершения преступления также должно соответствовать ряду критериев, относящих его к общественному месту.

При этом необходимо отметить, что нормативной регламентации термин «общественное место» не получил. Однако примерный перечень таких мест изложен в ст. 20.20 и 20.21 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Помимо улиц, стадионов, скверов, парков к ним отнесены и транспортные средства общего пользования. Общепризнанные критерии отнесения какой-либо территории, местности или места к общественному сводятся к возможности свободного доступа неограниченного круга лиц в определенное время с определенными целями на указанную территорию.

В связи с этим представляется, что при квалификации хулиганства, совершенного на железнодорожном, морском, внутреннем водном или

воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования, не выполняющем в момент совершения преступления функции пассажирских перевозок, следуя логике законодателя, не целесообразно вменять признак, предусмотренный п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ.

При исследовании технологической стороны устройства подвижного состава проявляется еще ряд критериев, заслуживающих внимания при квалификации хулиганства на транспорте. В данном случае необходимо отметить, что внутренняя организация транспортного средства большинства его видов не однородна и имеет обособленные помещения специализированного назначения, которые не обладают признаками общественного места.

Общие условия к определению критериев общественного места при учете преступлений отражены в п. 17 Инструкции о порядке заполнения и представления учетных документов (утверждена приказом Генеральной прокуратуры РФ, МВД России, МЧС России, Минюста России, ФСБ России, Минэкономразвития России, ФСКН России от 29 декабря 2005 г. № 39/1070/1021/253/780/353/399), в частности для формирования «Реквизита 21.1», характеризующего место совершения преступления по признаку отнесения его к общественному.

По отношению к транспорту примечательным в данном смысле является исследование проблематики отнесения объектов транспортной инфраструктуры к общественному месту, изложенное в работе Ю. В. Трунцевского и Р. В. Полтарыгина, которыми выработаны предложения по детализации отдельных мест и территорий на транспорте, не подлежащих отнесению к категории общественного места. В частности, к таковым предложено отнести служебные купе проводников пассажирских вагонов, начальника поезда, поездного электромеханика, директора и сотрудников вагона-ресторана, а также купе, предназначенные для нарядов полиции, осуществляющих сопровождение пассажирских поездов; технические помещения на пассажирских судах речного (морского) флота; кабины машинистов поездов и воздушных судов; купе пассажирских поездов дальнего следования, каюты теплохода, а также пассажирские поезда дальнего следования и пригородного сообщения, находящиеся в парках отстоя; борт воздушного судна после полета; самолеты, находящиеся на технологических площадках; вагоны-рестораны, буфеты, закрытые в определенное время суток и в иных случаях, когда в момент совершения противоправного деяния не выполняется никаких общественных функций [1, стр. 82—83]. Представляется, что данный перечень не исчерпывающий и, несомненно, может быть дополнен.

Что касается понятия «транспорт общего пользования», имеющего значение как предмет вандализма, то необходимо констатировать, что его содержание тоже не обличено жесткими формально определенными рамками и имеет несколько источников. К таковым следует отнести

Гражданский кодекс Российской Федерации (ст. 789), методологические положения по статистике транспорта [приказ Росстата от 29 декабря 2017 г. № 887 «Об утверждении методологических положений по статистике транспорта»], а также иные нормативные акты, касающиеся различных видов транспорта, отмеченные выше. В частности понятие «железнодорожный транспорт общего пользования» представлено в ст. 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Подводя итог, важно отметить, что для повышения эффективности реализации уголовной политики государства, направленной на охрану общественного порядка на транспорте, и единообразного формирования правоприменительной практики расследования уголовных дел о преступлениях, предусмотренных п. «в» ч. 1 ст. 213 и ст. 214 УК РФ, остается актуальным вопрос конкретизации рассматриваемых понятий и их единообразного применения, с учетом различного содержания, при квалификации рассматриваемых деяний.

Литература

1. Трунцевский, Ю. В. Нормативно-правовое определение общественного места объектов транспортной инфраструктуры как места совершения преступления / Ю. В. Трунцевский, Р. В. Полтарыгин // Журнал российского права. — 2017. — № 9.
2. Материалы надзорных производств по уголовным делам о преступлениях, предусмотренных пунктом «в» части 1 статьи 213 УК, расследованных подразделениями дознания УТ МВД России по федеральным округам, Восточно-Сибирского и Забайкальского ЛУ МВД России на транспорте в период 2017—2022 гг.

References

1. Truntsevskiy, YU. V. Normativno-pravovoye opredeleniye obshchestvennogo mesta ob"yektov transportnoy infrastruktury kak mesta soversheniya prestupleniya [Regulatory and legal definition of a public place of transport infrastructure objects as a crime scene] / YU. V. Truntsevskiy, R. V. Poltarygin // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2017. — № 9.
2. Materialy nadzornykh proizvodstv po ugolovnym delam o prestupleniyakh, predusmotrennykh punktom «v» chasti 1 stat'i 213 UK, rassledovannykh podrazdeleniyami doznaniya UT MVD Rossii po federal'nym okrugam, Vostochno-Sibirskogo i Zabaykal'skogo LU MVD Rossii na transporte v period 2017—2022 gg. [Materials of supervisory proceedings in criminal cases on crimes provided for in paragraph "c" of part 1 of Article 213 of the Criminal Code, investigated by the investigation units of the Department of Inquiry of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the federal districts, the East Siberian and Trans-Baikal LU of the Ministry of Internal Affairs of Russia in transport in the period 2017—2022].

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 342.9

Паршаков Александр Сергеевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российского университета транспорта (МИИТ);
Военный университет Минобороны России,
полковник юстиции запаса
alexandrparshakov@yandex.ru

Юридическая ответственность за транспортные правонарушения и другие преступления, связанные с техникой: военно-правовые аспекты

Аннотация. В статье рассматриваются особенности привлечения к юридической ответственности военных водителей и воинских должностных лиц за совершенные происшествия с участием автомобилей, боевых, специальных и транспортных машин. Автор рассматривает виды юридической ответственности, к которым могут привлекаться военнослужащие, — административную, дисциплинарную, материальную и уголовную. Им подчеркивается, что в зависимости от тяжести последствий к военнослужащим может быть применен тот или иной вид юридической ответственности, к примеру, за нарушение правил вождения и эксплуатации машин, не повлекшее несчастных случаев с людьми или других тяжких последствий, военнослужащие могут привлекаться к дисциплинарной ответственности, а к уголовной ответственности за нарушение правил вождения или эксплуатации машин могут быть привлечены командиры, старшие машин и другие воинские должностные лица. Применительно к военнослужащему, как субъекту транспортных и других правонарушений, связанных с транспортом, автор комплексно рассматривает возможность привлечения его к уголовной ответственности и за другие преступления, связанные с автомобильной и другой военной техникой, в частности, умышленное или неосторожное уничтожение или повреждение военного имущества, утрату военного имущества, неоказание помощи лицу, находящемуся в опасном для жизни состоянии, недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, подделку или уничтожение идентификационного номера транспортного средства. Рассматривая практику привлечения военнослужащих к различным видам

юридической ответственности за правонарушения, связанные с транспортом, в том числе военным, автор опирается на практику деятельности органов военной прокуратуры и военных следственных органов.

Ключевые слова: юридическая ответственность; транспортные правонарушения; военнослужащий; воинское должностное лицо; правила вождения и эксплуатации машин.

Aleksandr S. Parshakov,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Military University of the Ministry of Defense of Russia,
retired colonel of justice

Legal liability for transport offenses and other crimes related to technology: military and legal aspects

Abstract. The current paper has considered the features of bringing military drivers and military officials to legal responsibility for committed incidents involving cars, military, special and transport vehicles. The author has analyzed the types of legal liability to which military personnel may be involved, namely administrative, disciplinary, material and criminal. There has been emphasized that, depending on the severity of the consequences, one or another type of legal liability may be applied to military personnel, for example, for violation of the rules for driving and operating vehicles that did not lead to accidents with people or other serious consequences, military personnel may be subject to disciplinary liability, and commanders, senior officers and other military officials may be held criminally liable for violation of the rules for driving or operating vehicles. With regard to a serviceman, as a subject of transport and other offenses related to transport, the author has comprehensively considered the possibility of bringing him to criminal liability for other crimes related to automotive and other military equipment, in particular, intentional or negligent destruction or damage to military property, loss military property, failure to provide assistance to a person in a life-threatening condition, poor-quality repair of vehicles and their release into operation with technical malfunctions, forgery or destruction of the vehicle identification number. Considering the practice of bringing military personnel to various types of legal liability for offenses related to transport, including military ones, the author has relied on the practice of the activities of the military prosecutor's office and military investigative agencies.

Keywords: legal responsibility; transport offenses; serviceman; military official; rules for driving and operating cars.

Основой подвижности войск является автомобильная и бронетанковая техника, значение которой для Вооруженных Сил РФ, других войск, воинских формирований и органов Российской Федерации очень велико.

В 2022 г. на территории России в результате дорожно-транспортных происшествий погибло свыше 14 тыс. человек [данные ГИАЦ МВД России: «Единый отчет о преступности» за 2022 г.]. За тот же период в Вооруженных Силах РФ военнослужащими совершено 224 преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, что на 10% ниже, чем в 2021 г., и 57 преступлений, предусмотренных ст. 350 УК РФ, что на 54,1% больше, чем годом ранее. Рост нарушений правил вождения или эксплуатации машин связан с более активным использованием боевых, специальных и транспортных машин, в том числе в условиях специальной военной операции.

К числу основных причин возникновения дорожно-транспортных происшествий традиционно относятся нарушения установленных правил дорожного движения водителями и технические неисправности транспортных средств.

Военные водители, старшие машин и другие военнослужащие — воинские должностные лица — за допущенные ими нарушения правил дорожного движения, правил эксплуатации машин и за совершенные дорожно-транспортные происшествия, в зависимости от их характера и последствий, могут привлекаться к административной, дисциплинарной, материальной и уголовной ответственности.

Административная ответственность определяется Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях: гл. 12 посвящена административной ответственности в области дорожного движения, а в гл. 27 предусмотрены меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, среди которых — отстранение от управления транспортным средством (ст. 27.12), задержание транспортного средства, запрещение его эксплуатации (ст. 27.13), арест транспортного средства (ст. 27.14).

В ст. 15 КоАП РФ установлено такое понятие, как «презумпция невиновности». Это означает, что при недостаточности доказательств либо при неоднозначности таковых лицо, в отношении которого ведется административное разбирательство, не может быть привлечено к ответственности.

Если же водитель признается виновным, то к нему могут быть применены следующие административные наказания: предупреждение, административный штраф, лишение специального права, предоставленного физическому лицу, административный арест.

Военнослужащие за административные проступки, связанные с нарушением правил дорожного движения и правил эксплуатации, несут ответственность на общих основаниях в соответствии с законодательством об административных правонарушениях. К указанным

лицам не могут быть применены административные наказания в виде административного ареста, а к военнослужащим, проходящим военную службу по призыву, также в виде административного штрафа.

Дисциплинарная ответственность к военнослужащим применяется взамен административной. Как правило, материалы о нарушениях, совершенных военнослужащими, направляется по месту их службы командиру воинской части (начальнику военной организации либо учреждения).

К дисциплинарной ответственности также привлекаются военнослужащие, допустившие дорожно-транспортное происшествие или не выполнившие обязанности, возложенные на них правилами внутреннего распорядка, эксплуатации и ремонта военной автомобильной техники.

За материальный ущерб, причиненный государству при исполнении обязанностей военной службы, военнослужащие привлекаются к материальной ответственности в соответствии с Федеральным законом от 22 июля 1999 г. № 161-ФЗ «О материальной ответственности военнослужащих».

Что касается уголовной ответственности военнослужащих за транспортные преступления, то в большинстве случаев она выражается в противоправных деяниях, предусмотренных ст. 264 и 350 Уголовного кодекса Российской Федерации.

«При совершении дорожно-транспортного правонарушения на личном автомобиле или на автомобиле, не принадлежащем военному ведомству, военнослужащий не может быть признан субъектом преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ, и подлежит уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ — за общеуголовное преступление. Причем субъектом же нарушения правил вождения боевой, специальной и транспортной машины (ст. 350 УК РФ) может быть любой военнослужащий, оказавшийся за рулем либо рычагами. Статистические данные свидетельствуют о том, что военнослужащие на личном транспорте совершают намного больше дорожно-транспортных происшествий, чем допускают нарушения правил вождения боевых, специальных и транспортных машин» [1, стр. 250].

В соответствии с действующим законодательством уголовная ответственность за транспортное преступление наступает независимо от того, где были нарушены правила безопасности движения и эксплуатации транспортных средств: на автомобильной или полевой дорогах, на улице или во дворе, при движении по территории предприятий, учреждений или организаций.

Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств всегда совершается вследствие неосторожности виновного. Если транспортное средство используется в качестве орудия преступления для умышленного причинения вреда здоровью потерпевшего, или лишения жизни человека, или повреждения чужого имущества, то это не дорожно-

транспортное происшествие, а другое противоправное действие, запрещенное иными статьями УК РФ.

Военный водитель или механик-водитель к уголовной ответственности привлекается при совершении ими действий, предусмотренных ст. 350 УК РФ, за нарушение правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины.

Нарушение правил вождения означает нарушение правил управления движущимся транспортным средством, т.е. правил дорожного движения, а также специальных актов военного управления (приказов, директив, указаний и т.д.). Нарушение правил эксплуатации означает нарушение правил использования машины в соответствии с ее прямым назначением и техническими возможностями, а также технического обслуживания. Это, например, выпуск в рейс технически неисправной машины, допуск к управлению лиц, не имеющих на то права, непресечение неправильных действий водителя лицом, исполняющим обязанности старшего машины, и т.д. При этом имеются в виду не все вообще правила эксплуатации, а лишь те из них, которые обеспечивают безаварийную работу, безопасность людей и сохранность материальных ценностей.

Состав рассматриваемого преступления, как и преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, образует только такое нарушение правил дорожного движения или эксплуатации машин, которое повлекло по неосторожности несчастные случаи с людьми, причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерть, или смерть двух или более людей.

За нарушение правил вождения и эксплуатации машин, не повлекшее несчастных случаев с людьми или других тяжких последствий, военнослужащие могут привлекаться к дисциплинарной ответственности. К ответственности за нарушение правил вождения или эксплуатации машин могут быть привлечены также командиры, старшие машин и другие должностные лица. Кроме того, военнослужащие могут быть привлечены к уголовной ответственности и за другие преступления, связанные с автомобильной и другой военной техникой. Так, к примеру, предметом умышленного уничтожения или повреждения военного имущества (ст. 346 УК РФ) могут являться не только оружие и боеприпасы, но и военная техника, в том числе военная автомобильная техника. При этом уничтожение заключается в приведении автотранспортных средств в полную негодность, а их повреждение — в частичную непригодность к использованию по назначению, когда существует возможность его восстановления без существенных затрат.

Также предусмотрена уголовная ответственность военнослужащего за уничтожение или повреждение военного имущества по неосторожности (ст. 347 УК РФ), которое, в свою очередь, следует отличать от утраты военного имущества (ст. 348 УК РФ), которое также может быть совершено только по неосторожности. Различие состоит в том, что уничтожение или повреждение военного имущества осуществляется в

результате прямого воздействия на автотранспортное средство самим виновным, в то время как при утрате вред причиняется действиями иных сил. Утрата выражается в том, что в результате нарушения военнослужащим правил сбережения военной автомобильной техники, вверенной ему для служебного пользования, она выходит из его владения и пользования помимо его воли. Это может случиться вследствие хищения или угона военного автомобиля, оставленного военнослужащим без присмотра, не закрытым, с ключом в замке зажигания и т.д. Утрата должна быть следствием нарушения виновным установленных правил сбережения военной автомобильной техники, установленных приказами, инструкциями и наставлениями, закрепленными в п. 12.8 Правил дорожного движения.

Помимо вышеуказанных преступлений, военнослужащие могут привлекаться к уголовной ответственности и за совершение других преступлений, связанных с транспортом, таких как неоказание помощи лицу, находящемуся в опасном для жизни состоянии, недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, подделка или уничтожение идентификационного номера транспортного средства.

К примеру, в умышленном преступлении — оставление в опасности (ст. 125 УК РФ) уголовная ответственность военнослужащего может наступить независимо от того, был ли водитель виновен в преступном нарушении правил безопасного управления автомобилем при дорожно-транспортном происшествии или нет. Для уголовного закона важно, что он управлял источником повышенной опасности и, став участником дорожно-транспортного происшествия, был обязан позаботиться о пострадавшем, поскольку эта обязанность определена в п. 2.5 Правил дорожного движения.

К уголовной ответственности за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностям (ст. 266 УК РФ) привлекаются не все руководители и специалисты в области безопасности движения, а только те, деятельность которых связана только с техническим обслуживанием и ремонтом транспортных средств. Как правило, в армейских условиях это начальники контрольно-технических пунктов воинских частей, механики, мастера.

Уголовная ответственной по указанной статье УК РФ наступает только за неосторожные действия, связанные с недоброкачественным техническим обслуживанием и ремонтом, а также за легкомысленный выпуск на линию технически неисправных транспортных средств. Но если такие действия совершены умышленно, то они квалифицируются по другим статьям УК РФ, предусматривающим более строгое наказание.

Опять же при определенных обстоятельствах вышеназванные действия военнослужащего, не являющиеся криминальными, могут рассматриваться в рамках дисциплинарной ответственности.

Что касается подделки или уничтожения идентификационного номера транспортного средства (ст. 326 УК РФ), совершенного военнослужащим, то общественная опасность преступления состоит в том, что в результате таких действий создаются условия для сокрытия хищений транспортных средств и их агрегатов, для совершения обманным путем сделок купли-продажи транспортных средств.

Подделка идентификационного номера, номера шасси, кузова, государственного регистрационного знака транспортного средства может состоять как в полном изменении подлинного номера, так и его части, а также нанесении полностью фиктивного номера в случае, если такой номер отсутствовал. Как правило, к способам подделки номеров относятся перебивка, спиливание, фрезерование и т.п.

При уничтожении идентификационного номера или номера кузова, шасси, двигателя происходит полное уничтожение номера, исключающее проведение сравнительного анализа для определения принадлежности транспортного средства или его узла и агрегата.

Подделка или уничтожение идентификационного номера транспортного средства, номера шасси, двигателя, кузова, регистрационного знака транспортного средства без цели эксплуатации или сбыта не образует состава преступления, предусмотренного рассматриваемой статьей УК РФ.

В заключении следует подчеркнуть, что действующее российское законодательство позволяет привлекать военнослужащих как субъектов транспортных правонарушений или противоправных деяний, связанных с техникой, ко всем видам юридической ответственности — административной, дисциплинарной, материальной и уголовной. Исходя из практики органов военной юстиции, указанные виды ответственности наступают, как правило, за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, за нарушение правил вождения боевых, специальных и транспортных машин, а также за другие преступления, связанные с автомобильной и иной военной техникой, — уничтожение или повреждение военного имущества, совершенное умышленно или по неосторожности, утрату военного имущества, неоказание помощи лицу, находящемуся в опасном для жизни состоянии, недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями, подделку или уничтожение идентификационного номера транспортного средства.

От соблюдения военнослужащими, в том числе воинскими должностными лицами, нормативных транспортных и других правил решающим образом зависит уровень безопасности дорожного движения и в целом общественной безопасности.

Литература

1. Паршаков, А. С. К вопросу об особенностях расследования преступлений, военнослужащих, связанных с безопасностью дорожного движения / А. С. Паршаков // Военное право. — 2019. — № 3 (55).

References

1. Parshakov, A. S. K voprosu ob osobennostyakh rassledovaniya prestupleniy, voyennosluzhashchikh, svyazannykh s bezopasnost'yu dorozhnogo dvizheniya [On the issue of the peculiarities of the investigation of crimes, military personnel related to road safety] / A. S. Parshakov // Voyennoye pravo. — 2019. — № 3 (55).

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.148.63

Попов Валерий Леонидович,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Транспортная судебная экспертиза, парадигма и реальность

Аннотация. Современная судебная экспертиза по воздушному, железнодорожному и водному транспорту сегодня рассматривается как один из наиболее важных источников получения достоверных и объективных доказательств в суде. При этом, несмотря на современное развитие экспертной деятельности в России отсутствует государственное экспертное сопровождение по техническому исследованию железнодорожного, воздушного и водного транспорта, что явилось следствием советского и постсоветского периода расследований аварий и происшествий на транспорте, находящегося в ведении государства. Исходя из этого, нынешнее экспертное сопровождение данного вида исследований осуществляется только на платной основе негосударственными экспертными организациями, которые, как показала судебная практика, с 2001 г. развивались не на общепринятых принципах государственной судебной экспертизы, в основу которой положены знания теоретических и методических основ судебно-экспертной деятельности, определяющих степень научности и объективности применяемых методов и методик. И как не странно, во многом этому способствовала ст. 41 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», которая, с одной стороны, закрепила на законодательном уровне функционирование негосударственной экспертизы, а с другой — ограничила действие на негосударственную экспертизу ряда статей этого же Закона, определяющих квалификационные требования к эксперту, а также единству профессиональной подготовки и научно-методического подхода к исследованию. Чтобы разобраться в этом, были изучены причины сложившейся экспертной практики в транспортном блоке и предложены мероприятия, которые должны качественно сказаться на устранении имеющихся проблем в экспертной деятельности по обеспечению экспертиз по воздушному, железнодорожному и водному транспорту.

Ключевые слова: экспертиза; заключение; безопасность; транспорт; эксперт; происшествие; сход; метод; методика.

Valery L. Popov,
Russian University of Transport (MIIT)

Transport forensics, paradigm, and reality

Abstract. Modern forensics in air, rail and water transport is today regarded as one of the most important sources of obtaining reliable and objective evidence in court. At the same time, despite the modern development of forensic activity in Russia, there is no state forensic support for the technical study of railway, air and water transport, which is a consequence of the Soviet and post-Soviet period of investigations of accidents and incidents in transport, which is under the jurisdiction of the state. Based on this, the current forensic support of this type of research is carried out only on a paid basis by non-state forensic organizations, which since 2001 have not developed on the generally accepted principles of state forensic examination based on knowledge of the theoretical and methodological foundations of forensics that determine the degree of scientific character and objectivity of the applied methods and techniques. Art. 41 of the Federal Law of May 31, 2001 No. 73-FZ “On State Forensic Activities in the Russian Federation” has fixed the functioning of non-state forensics at the legislative level, and on the other hand, limited the effect of a number of articles on non-state forensics of the same Law, which determine the qualification requirements for a forensic specialist, as well as the unity of professional training and the scientific and methodological approach to research. To understand this, there have been studied the reasons for the current forensic practice in the transport block and there have been proposed the measures that should qualitatively affect the elimination of existing problems in forensic activities to provide forensics in air, rail and water transport.

Keywords: forensics; conclusion; safety/security; transport; expert; incident; method; technique.

Судебная экспертиза, как один из источников получения достоверных и объективных доказательств по уголовному, арбитражному и гражданскому делам, на современном этапе российской правовой системы занимает одно из важных и ключевых значений. Это во многом вызвано сложившимися как в обществе, так и у правоприменительных и правоохранительных органов, устойчивых представлений об экспертизе как о научном, а значит объективном исследовании требуемых

выяснению обстоятельств, которые позволяют, если не установить, то хотя бы значительно приблизится к искомой истине.

Даже несмотря на то что в ст. 17 УПК РФ, ст. 187 ГПК РФ, ст. 71 АПК РФ определено, что заключение эксперта не имеет заранее установленной силы среди других доказательств, современный человек на подсознательном уровне в большей степени доверяет заключению эксперта, принимая на веру, что постфактум оно выполнено сведущим лицом в конкретной области научных знаний, что само по себе уже вызывает уважение к полученному результату, т.е. к экспертным выводам. К тому в информационном поле, чаще всего через художественные детективные киноленты, например такие как: «След», «Тайны следствия», «Ищейка» и т.д., образ эксперта преподносится как некое совершенство, обладающее сверхшироким объемом научных знаний при решении любых интересующих следствие и суд вопросов. К тому же отсутствие громких уголовных дел по экспертам, которые в нарушение ст. 307 УК РФ давали бы ложные экспертные выводы, создало устойчивое представление в обществе, что правовой институт судебной экспертизы исключает какие-либо махинации в данной сфере.

Пусть косвенно, но на это указывает и российская судебная статистика [https://stat.апи-пресс.рф/stats/ug/t/14/s/17]. За период с 2018 по 2021 гг. по ст. 307 УК РФ «Заведомо ложные показание, заключение эксперта, специалиста или неправильный перевод» было осуждено 1851 человек, из которых с лишением свободы всего 4 человека.

Поэтому не удивительно, что сегодня судебная экспертиза охватывает широкий спектр различных сфер деятельности человека и общества и очень востребована в судебной практике. Не стала исключением в этом случае и транспортная отрасль России, включающая в себя воздушный, водный и, конечно же, сухопутный автомобильный и железнодорожный транспорт.

При этом стоит отметить, что на начало 2023 г. в перечне государственных экспертных специальностей есть только один — автотехнический вид экспертизы, разработанный еще в 1959 г. в Минюсте РСФСР. Еще одна экспертная специальность — эксперт-техник, связанная с автотранспортом, была создана в 2002 г. в целях исполнения Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств», в задачи которой входит определение ущерба по возмещению стоимости поврежденного дорожно-транспортным происшествием автотранспортного средства.

В транспортной инфраструктуре могут проводиться и иные смежные экспертизы, входящие в перечень государственных экспертных специальностей, например, такие как: пожаротехническая, трасологическая, медико-криминалистическая и другие, которые напрямую не связаны с транспортом, а поэтому решают лишь

сопутствующие вопросы. То есть на основании вышеуказанного следует, что в настоящее время имеются экспертные специальности, связанные только с автомобильным транспортом и другими областями научных знаний, напрямую не связанными с каким-либо транспортом.

Возникает справедливый вопрос: «Где в этом случае экспертные специальности по воздушному, водному (морскому и речному) и железнодорожному транспорту?». А все довольно просто, экспертных специальностей по данным видам транспорта в России к настоящему времени просто не существует. Многие скажут: «Как же так, если набрать запрос в поисковой системе Яндекс “экспертиза железнодорожного транспорта”, то выпадет более сотни предложений по оказанию экспертных услуг в данной области, в том числе с решением конкретных экспертных вопросов, например, таких как: какова непосредственная техническая причина данного происшествия (столкновения поездов, схода с рельсов поезда, локомотива, вагонов и др.; не является ли крушение (авария) следствием данной технической причины (например, сход вагона с рельсов — результатом излома шейки оси); не создалась ли повышенная нагрузка на такую-то деталь при крушении? и т.д. [https://expert-center.ru/vidy-ekspertiz/ekspertiza-po-delam-o-krusheniyakh]

Чтобы разобраться в этом парадоксе, необходимо обратиться к недалекой истории, например, к развитию отечественного железнодорожного транспорта, несомненно, занимающего ведущее положение в транспортной инфраструктуре России. Известно, что до образования в 2003 г. ОАО «РЖД» весь железнодорожный транспорт находился в полном ведении государства, сначала Министерства путей сообщения СССР, а затем России. Из статистических данных того периода (см. рис.) видно, что с 1980-х гг. и до начала нынешнего столетия происшествий на железнодорожном транспорте, связанных с крушениями, авариями и сходами, было крайне мало, чтобы возникла необходимость в создании штата экспертов в структуре Министерства путей сообщения РФ, которые бы занимались только производством экспертиз и оттачиванием экспертных методов и методик. В авиации и на водном транспорте происшествий было и того меньше.

Показатель	Годы								
	1937	1940	1951	1955	1965	1985	1987	1989	1991
Число крушений в год	4085	1734	652	387	86	96	79	54	46
Число погибших в год	502	451	125	55	55	28	157	12	20
Ранено людей	1934	1248	856	187	50	27	136	10	19

Показатель	Годы										
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Крушения	25/3	18/1	10/0	8/1	8/0	5/1	10/0	10/1	6/0	4/0	3/0
Аварии	4/2	2/0	5/1	1/0	0/0	2/0	2/0	2/0	2/0	0/0	2/0
Сходы в пасс. поездах	19	10	4	6	6	8	8	4	7	8	2
Сходы в груз. поездах	124	112	62	48	58	55	91	70	70	51	39

Примечание – числитель – всего, знаменатель – в том числе с пассажирскими поездами.

Рис. 1. **Статистические данные о числе крушений поездов и ряде других показателей нарушений безопасности движений в СССР (России)** [1, стр. 11]

Необходимо учитывать и тот факт, что железнодорожный, водный или воздушный транспорт — это сложные инженерные механизмы, к тому же постоянно находящиеся во взаимосвязи с природными явлениями, конструкциями, сооружениями и в конечном счете с людьми, а поэтому всегда считалось, что данные объекты требуют комплексного изучения, т.е. не одним, а множеством специалистов в разных областях знаний, которые лишь сообща могут установить причины и условия транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности. Все вышеуказанные обстоятельства предполагали единственно правильное решение, это создание по каждому чрезвычайному событию на транспорте, которое нередко сопровождалось человеческими жертвами, специальных государственных комиссий по расследованию, в состав которых входили ведущие специалисты в различных областях знаний. Результатом работы данных комиссий являлись государственные заключения, которые в свою очередь не требовали дополнительных экспертных заключений по тем же вопросам.

Как следствие, данный порядок расследований крушений, аварий и иных происшествий просто исключал как лишнее (ненужное) звено дополнительное экспертное сопровождение.

В итоге, такая практика расследований на транспорте, сложившаяся за долгий постсоветский период, привела к тому, что к настоящему моменту не была создана методическая база специальных видов транспортных экспертиз (железнодорожного, водного и воздушного транспортов). К тому же до мая 2001 г. экспертная деятельность осуществлялась только государственными экспертами. А поэтому содержание большого штата государственных экспертов для комплексного исследования такого рода экспертиз в условиях огромной территории СССР (России) было не только накладно, но и нерентабельно.

То, что институт государственных комиссий в корне исключал какие-либо махинации с доказательствами, можно сегодня смело поставить под сомнение. Например, 3 июня 1989 г. на перегоне Аша—Улу-Теляк (Уфа) во

время встречного прохождения двух пассажирских поездов № 211 «Новосибирск—Адлер» и № 212 «Адлер—Новосибирск» произошел сильнейший взрыв газа, унесший 575 жизней и искалечивший 600 человек, получивших разной степени травмы. Согласно официальной версии причиной образовавшейся утечки газа явилось механическое повреждение, которое трубопроводу нанес ковш экскаватора за четыре года до взрыва. Причастные лица получили по два года с отсрочкой приговора, что само по себе наталкивает на определенные мысли. Комиссия не стала учитывать множество фактов нарушения прокладки трубопровода, нарушения инструкции по его обслуживанию, нарушения работы сотрудников диспетчерской службы, которые знали о загазованности аварийного участка, но ничего не предприняли, и т.д., что в общем-то понятно, так как при государственном подходе проще найти «стрелочника», нежели признать кучу нарушений, приведших к трагическому результату.

Только с распадом СССР и постепенным переходом от государственного на коммерческое управление российскими авиалиниями, железнодорожным, речным и морским транспортом появился запрос на экспертное сопровождение происшествий на транспорте, что в большей степени определялось именно коммерческой составляющей. Например, сход нескольких грузовых вагонов, принадлежащих коммерческой организации, на оживленной железнодорожной магистрали может повлечь значительные финансовые расходы не только за утрату груза, но также ремонтные работы и простой железнодорожного участка. Следовательно, если экспертизой будет доказано, что причиной данной аварии явились железнодорожные пути, которые имели деформацию или трещины, то все финансовые затраты ложатся на АО «РЖД», а если наоборот — причиной явилась деформация колесной пары или поломка рамы вагона, то все расходы будет нести владелец этих вагонов.

Несмотря на то что расследования всех видов нарушений безопасности движений воздушного, железнодорожного, речного и морского транспорта в обязательном порядке проводятся специально созданными комиссиями, например, по железнодорожному транспорту из числа сотрудников Ространснадзора и субъектов АО «РЖД», определяемых приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта», они не могут заменить судебную экспертизу, являющуюся в соответствии с действующим российским законодательством (УПК РФ или АПК РФ) экспертным источником получения фактических данных, имеющих доказательное значение. Об этом прямо указано в п. 6 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам»: «Справки, акты, заключения и

иные формы фиксации результатов ведомственного или другого исследования, полученные по запросу органов предварительного следствия или суда, не могут рассматриваться как заключение эксперта и служить основанием к отказу в проведении судебной экспертизы».

То есть в начале 2000-х гг. появился запрос на новый вид транспортных экспертиз, который, как указано выше, государственными экспертными учреждениями ранее не обеспечивался. Все кардинально изменилось с принятием Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (далее — Закон о судебно-экспертной деятельности), по которому на основании ст. 41 было разрешено проводить судебную экспертизу лицами, не являющимися государственными судебными экспертами. Фактически 22 года назад был создан институт негосударственной экспертизы как некий противовес государственной экспертной системе.

Казалось бы, негосударственная экспертиза не должна чем-либо отличаться от государственной, хотя бы потому, что положения, определяющие деятельность государственной и негосударственной экспертизы, изложены в одном федеральном законе. На самом деле, негосударственная экспертиза оказалась в более привилегированном положении, что позволило ей не только занять те ниши, которые государственная экспертиза ранее не охватывала, но и дальнейший ее путь развития стал приобретать самопроизвольный характер, вступающий в разногласия с общими принципами государственной судебной экспертизы. Именно это и произошло в части экспертного сопровождения железнодорожного, воздушного и водного транспорта.

Чтобы понять все это, необходимо провести следующие сравнения.

1. В соответствии со ст. 13 Закона о судебно-экспертной деятельности должность государственного эксперта может занимать гражданин России, имеющий высшее образование и получивший дополнительное профессиональное образование по конкретной экспертной специальности. То есть нет экспертной специальности — нет государственного эксперта. В данной статье также указано, что каждые пять лет уровень экспертной квалификации эксперта подлежит обязательному пересмотру экспертно-квалификационными комиссиями. То есть не подтвердил свои знания с учетом новых достижений науки и техники, методов и методик — ты уже не эксперт.

Эти требования на основании ст. 41 Закона на негосударственного эксперта почему-то не распространяются. То есть чтобы назвать себя экспертом, например по железнодорожному транспорту, вполне достаточно представить только один диплом о высшем образовании, подтверждающий специальные знания по теме рассматриваемого вопроса. В ст. 55 АПК РФ и ст. 57 УПК РФ в качестве единственных требований к эксперту именно это и указано. При этом следствие и суды сегодня слабо

ориентируются не только по действующим экспертным специальностям, но и кругу специальных познаний, входящих в перечень полученных профессиональных компетенций по дипломам с присвоением конкретной специальности и квалификации, а поэтому вряд ли в состоянии достоверно оценить уровень необходимых специальных познаний. Например, в рамках уголовного дела по признакам преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 263.1 УК РФ, в АНО «Научно-исследовательский институт судебных экспертиз и криминалистики» в составе двух экспертов была проведена комиссионная экспертиза от 19 марта 2022 г. № 1903/02 по 32 вопросам различных категорий и направленностей, таких как: «Где конкретно расположено место наезда (травмирования) Конобеевой О. В., произошедшего 03.10.2014?»; «Правильно ли было организовано железнодорожное движение поездов на железнодорожном участке станции Сергиев Посад 03.10.2014?»; «Соответствует ли нормативам проведенное по данному факту служебное расследование ОАО “РЖД” и насколько объективно дано заключение об отсутствии в действиях локомотивной бригады и иных лиц нарушений каких-либо правил?»; «На какой стороне улицы при движении со стороны микрорайона “Звездочка” г. Сергиева Посада лучше виден подвижной состав, следующий по первому пути со стороны г. Александрова, в том числе на 03.10.2014?».

В качестве квалификационных документов экспертами были представлены: от имени Д. В. Федорова — диплом по специальности локомотивы и квалификации инженер путей сообщения — механик и диплом о профессиональной переподготовке Высшей школы экономики «Оценка предприятия (бизнеса)», и от имени С. Л. Вершинина — диплом по специальности юриспруденция, квалификация юрист и удостоверение помощника машиниста. Исходя из представленных документов, можно смело поставить под сомнение наличие у так называемых экспертов необходимых специальных знаний даже по четырем вышеприведенным вопросам. Вместе с тем данное заключение было принято следователем и судом.

Пользуясь несовершенством законодательной базы по негосударственной экспертизе, так называемые самоназванные эксперты нередко приобретают (покупают) в негосударственных организациях различного рода свидетельства и удостоверения о добровольной сертификации в качестве экспертов, а также повышения квалификаций, не обеспеченных получением каких-либо знаний. Попытки представителей защиты вывести такого рода экспертов на чистую воду нередко сталкиваются с противодействием со стороны судов. Например, в определении Верховного Суда РФ от 8 ноября 2022 г. № 30-КГ22-9-К5 по транспортной экспертизе указано, что критическое отношение суда к квалификации эксперта, методам проведения экспертизы и его выводам

не делает представленное доказательство (ст. 60 ГПК РФ) недопустимым, а поэтому оно должно быть принято и оценено судом на общем основании.

Перед категорией негосударственных экспертов не стоит вопрос и о подтверждении их квалификации каждые пять лет, как это требуется в случае с государственной экспертизой.

При этом надо отчетливо понимать, что специальные экспертные знания — это и есть основа основ любой судебной экспертизы, все остальное, связанное с ее производством, будет вторично. И если неправильно толковать данную норму закона, то на выходе мы будем иметь то, что имеем сейчас.

Именно по этой причине распоряжением Правительства РФ от 16 ноября 2021 г. № 3214 «Об утверждении перечня видов судебных экспертиз, проводимых исключительно государственными судебно-экспертными организациями» восемь видов экспертиз были переведены только под государственную экспертную юрисдикцию, тем самым исключая возможность проведения негосударственного экспертного исследования. На сайте Правительства в виде проекта выложено еще четыре вида экспертизы, которые также в скором времени будут переведены в разряд только государственной экспертизы. И это лишь начало. По транспортным экспертизам железнодорожного, водного и воздушного транспорта этого, к сожалению, не произойдет, так как альтернативной государственной экспертизы по данным видам исследований, как отмечалось выше, не существует.

Разработанный в 2021 г. Союзом лиц, осуществляющих деятельность в сфере судебной экспертизы и судебных экспертных исследований «Палата судебных экспертов имени Ю. Г. Корухова» профессиональный стандарт «Специалист в области судебной экспертизы», до сих пор находящийся на утверждении Минтруда России [https://profstandart.rosmintrud.ru], мог бы в определенной степени изменить ситуацию по критериям к уровню образования и обучения не только государственных, но и негосударственных экспертов. Данный стандарт должен был вступить в силу с 1 марта 2023 г., но по не ясным причинам дата его утверждения перенесена на 31 декабря 2024 г.

2. В ст. 11 Закона о судебно-экспертной деятельности указано, что государственные экспертные учреждения осуществляют деятельность по организации и производству судебной экспертизы на основе единого научно-методического подхода, профессиональной подготовки и специализации экспертов. То есть если одна автотранспортная экспертиза проводится в экспертном центре МВД города Калининграда, а другая в лаборатории Минюста города Владивостока, то они будут проводиться по единым экспертным методикам, определяющим: конкретные стадии исследования, строго научные методы исследования, оценку выявленных признаков и правила оформления заключения. Более того, методики исследований при производстве государственных экспертиз в

соответствии с теоретическими и методологическими основами судебной экспертизы должны отвечать критериям апробированности, достоверности, обоснованности, воспроизводимости и точности получаемых результатов.

В соответствии со ст. 41 Закона требования по организации и производству судебной экспертизы на основе единого научно-методического подхода на негосударственных экспертов почему-то опять не распространяются. При этом надеяться на то, что разрозненные негосударственные эксперты, занимающиеся производством транспортных экспертиз железнодорожного, водного и воздушного транспорта, с разными базовыми знаниями и опытом работы когда-нибудь наработают единые научные подходы и методы исследований, которые могли бы отвечать сегодняшним критериям, предъявляемым к государственным экспертизам, даже не приходится.

Чтобы понять это, достаточно просмотреть несколько рекламных сайтов, где предлагаются услуги по производству экспертиз железнодорожного транспорта. Приведем несколько примеров

А. На сайте АНО ЭПЦ «Топ эксперт» [https://dzen.ru/a/YsL5v1RV73YI5VQ6] в рамках железнодорожно-технической экспертизы предлагается решение следующих вопросов:

— «Соответствует стандарту качество металла элементов?». Этот вопрос относится к предмету металловедения в рамках криминалистической экспертизы веществ, материалов и изделий (КЭВМИ);

— «Насколько качественно выполнено формирование составов, погрузка и разгрузка?» и «Насколько правильны и правомерны были действия ответственных лиц?». Такие вопросы относится не к технической экспертизе, а правовой оценке.

Б. На сайте Российский экспертный фонд «ТЕХЭКО» [https://expert-center.ru/vidy-ekspertiz/ekspertiza-po-delam-o-krusheniyakh] в рамках технической экспертизы по делам о крушениях и авариях на железнодорожном транспорте предлагается решение следующих вопросов:

— «Какие организационные недостатки способствовали крушению (аварии)?». Такой вопрос также относится к правовой оценке;

— «Соответствует ли качество металла, из которого сделано изделие (рельс, деталь), стандарту?», «Какова сила удара, который воздействовал на данный объект (часть механизма, деталь и т.д.)?». Эти вопросы, как и указанный выше, относятся к предмету металловедения в рамках КЭВМИ и должны исследоваться исходя из показателей прочности и упругости металлов, притом конкретных марок;

— «Какой частью локомотива (или вагона) образованы данные следы?», «Свежим или старым является излом данной детали?». Такие вопросы относятся к судебно-трасологической экспертизе, по которой имеется отдельная экспертная специальность в госструктурах;

— «Доброкачественно ли выполнена такая-то работа (например, сварка листов цистерны), и если нет, в чем заключаются недостатки?». Указанный вопрос относится к технологическому процессу, за который отвечает отдел технического контроля организации с соответствующей лабораторной и приборной базой.

В. На сайте Сервисного центра железнодорожного транспорта [http://sczdt.ru/novosti/zheleznodorozhnaya-ekspertiza/] в рамках железнодорожной экспертизы предлагается провести: «независимое расследование транспортных происшествий на железнодорожном транспорте с представлением интересов компании». То есть прямым текстом заявляют об ангажированности под интересы заказчика.

Г. На сайте Центра независимых судебных экспертиз «ТЕХЭКО» [https://www.permexpertiza.ru/services/ekspertizy/po-delam-o-krusheniyakh-i-avariyakh-na-zheleznodorozhnom-transporte/] в рамках экспертизы по авариям на железнодорожном транспорте указано: «Экспертиза призвана установить, что стало причиной аварии и кто в данной ситуации должен нести ответственность». То есть помимо технической составляющей предлагается решить и правовой вопрос.

Даже из вышеприведенного перечня отдельно взятых вопросов видно, что негосударственные эксперты, в силу незнаний методических основ и действующих видов судебной экспертизы, фактически сами придумывают перечень решаемых ими вопросов, часто выходящих за область их профессиональных компетенций, определяемых инженерным дипломом в конкретной транспортной сфере. Как следствие этого выводы чаще строятся на уровне субъективного суждения, без проведения каких-либо научных исследований и экспериментов. Например, для определения характера имеющихся повреждений на транспорте, их механизма образования и отождествления со следообразующей (контактирующей) поверхностью обязательно нужны специальные познания в трасологической экспертизе, в основе которой используются научные знания о следах — трасологии, и выводы по которой строятся не на субъективных суждениях, а на результатах применения строго научных методов и методик, которых придерживаются все государственные экспертные учреждения, как того требует ст. 11 Закона о судебно-экспертной деятельности — применение единого научно-методического подхода в решении экспертных вопросов.

К тому же, отсутствие каких-либо юридических познаний у данной категории лиц, в отличие от государственной экспертизы, приводит к тому, что они включают в свои исследования решение вопросов правового характера, разрешение которых относится к исключительной компетенции органа расследования и суда, о чем указано в п. 4 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам», в п. 8 постановления Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 4 апреля 2014 г. № 23 «О некоторых

вопросах практики применения арбитражными судами законодательства об экспертизе» и в п. 13 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 24 июня 2008 г. № 11 «О подготовке гражданских дел к судебному разбирательству».

Настало время, когда следует признать, что предоставленная свобода формирования новых родов и видов экспертных исследований, к которым относятся и экспертизы железнодорожного, водного и воздушного транспорта, были фактически отданы на откуп негосударственной экспертизе, которая, как показала 21-летняя практика, развивалась стихийно, по сути, с единственной целью получения прибыли от участия в подобных исследованиях, и мало при этом беспокоилась о научности применяемых методов и методик. К тому же правовая свобода под лозунгом «что не запрещено, то разрешено», породила предостаточное количество некоммерческих организаций, зарабатывающих на сертификации как экспертов, так и антинаучных методик исследований, тем самым фиктивно создавая видимость как специальных знаний экспертов, так и научность применяемых в процессе исследований экспертных методик и методов. Поэтому не удивительно, что к заключению негосударственного эксперта часто прилагается целый пакет из подобного рода документов.

Возникает справедливый вопрос: что необходимо предпринять для качественного производства экспертиз транспортного блока в этой ситуации? Уповать на государственную экспертизу, что настанет время, и данный вид исследований перейдет под эгиду государственной экспертизы, не приходится. Этого не произошло в советский и постсоветский периоды, не произойдет и в ближайшем будущем. При этом надо понимать, что без общеорганизующего звена, аккумулирующего на себя все экспертные организации, работающие в транспортной сфере, а также научного потенциала в области экспертологии, но со спецификой на транспорт, сегодня невозможно решить данную задачу. В качестве такого организующего звена в рамках действующего правового поля могут выступить либо саморегулирующая организация (далее — СРО), либо Ространснадзор.

Институт СРО сформирован в России 15 лет назад. Таким образом государство как бы передало часть своих функций по установлению норм и правил поведения в определенной сфере профессиональной деятельности особому субъекту — СРО. Подобные организации при производстве экспертных исследований уже существуют и показали свою рентабельность. Например, СРО по оценочной деятельности, в которой должны состоять все специалисты, занимающиеся оценкой недвижимого и движимого имущества. Предложения по организации подобного рода СРО в целях обеспечения качественного производства экспертиз на транспорте уже поступали. Для этих целей предлагалось создать ассоциацию высших учебных заведений на транспорте, которая бы и

составила основу СРО. В качестве организационного звена ставка сделана на транспортные вузы во главе с Российским университетом транспорта (РУТ (МИИТ)), так как именно в них сконцентрирована передовая научная база и квалифицированные педагогические кадры по разнообразным областям знаний в сфере транспорта. К тому же в РУТ (МИИТ) существует кафедра «Криминалистика и судебная экспертиза», занимающаяся вопросами экспертиз на транспорте. Созданная таким образом СРО позволила бы объединить в своем составе всех заинтересованных участников, сформировав органы управления и контроля за деятельностью ее членов — экспертов в сфере транспорта, но и самое важное — разработать необходимые программы переподготовки специалистов по создаваемым экспертным специальностям в области транспорта.

В качестве иной организационной альтернативы может выступить Ространснадзор, так как в соответствии с п. 2, 4 Правил аттестации экспертов, привлекаемых к осуществлению экспертизы в целях государственного контроля (надзора), муниципального контроля, утвержденных постановлением Правительства РФ от 29 декабря 2020 г. № 2328, и приказом Ространснадзора от 24 мая 2022 г. № ВБ-266фс «Об аттестации экспертов, привлекаемых Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и ее территориальными органами к осуществлению экспертизы в целях федерального государственного контроля (надзора)», в его функции входит определение областей экспертных знаний и соответствующих им видов экспертиз, которые необходимы для федерального государственного контроля (надзора) в сфере транспорта, а также установления критериев аттестации этих экспертов, в том числе с прохождением квалификационных экзаменов. Иными словами, Ространснадзор с середины 2022 г. наделен правом устанавливать квалификационные критерии по любому из видов экспертиз в сфере транспорта, в том числе и по тем, по которым официально отсутствуют экспертные специальности, но со значительной оговоркой, что это касается лишь тех лиц, которые изъявят добровольное желание на получение аттестации экспертов, привлекаемых Ространснадзором для государственного контроля (надзора). То есть если эксперт не прошел квалификационный экзамен в Ространснадзоре, то это не будет являться основанием для его отвода в качестве эксперта по уголовному или арбитражному делу. Поэтому будет наиболее правильным выйти с законотворческой инициативой о расширении функции Ространснадзора, не только в отношении лиц, которые планируют выступать в качестве экспертов по государственному контролю (надзору), но и в отношении всех остальных. При этом надо понимать, что в структуре Ространснадзора отсутствуют экспертные подразделения, а поэтому хотелось бы, чтобы функции обеспечения экспертной деятельности на транспорте не приобрели формальный характер. Несомненно, данная работа должна

проводиться совместно с экспертными подразделениями МВД и Минюста России, а также транспортными вузами, специализирующимися на подготовке экспертов, например РУТ (МИИТ).

Литература

1. Безопасность движения на железных дорогах : учебное пособие : в двух частях. — Часть 1. Основы безопасности / И. Е. Кологривая, О. В. Фролова — Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2018.

References

1. Bezopasnost' dvizheniya na zheleznykh dorogakh [Traffic safety on railways]: uchebnoye posobiye : v dvukh chastyakh. — Chast' 1. Osnovy bezopasnosti / I. Ye. Kologrivaya, O. V. Frolova — Khabarovsk : Izd-vo DVGUPS, 2018.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 78

Филиппов Дмитрий Алексеевич,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Музыкальные произведения, используемые на железнодорожных вокзалах, как объекты правовой охраны

Аннотация. В статье рассматриваются правовые аспекты использования музыкальных произведений, транслируемых на железнодорожных вокзалах. Исследуется правовой статус музыкального произведения как объекта авторского права. Дается характеристика правовой охраны самых известных музыкальных композиций, звучащих в разное время на вокзалах Москвы, Санкт-Петербурга, Барнаула и Оренбурга.

Ключевые слова: музыкальное произведение; авторское право; смежные права; соавторство; охраноспособность музыкального произведения; железнодорожный транспорт; вокзал.

Dmitry Al. Filippov,
Russian University of Transport (MIIT)

Musical works used at railway stations as objects of legal protection

Abstract. The current paper deals with the legal aspects of the use of musical works broadcast at railway stations. There has been studied a legal status of a musical work as an object of copyright. There has been characterized the legal protection of the most famous musical compositions, sounding at different times at the railway stations of Moscow, St. Petersburg, Barnaul and Orenburg.

Keywords: musical work; copyright; related rights; co-authorship; protectability of a musical work; railway transport; railway station.

Встречать пассажиров прибывающих поездов и посетителей вокзалов фрагментами музыкальных произведений издавна является доброй традицией железнодорожного транспорта. По мнению исследователей, начало вещания музыки на вокзалах возникло еще до середины XIX в. Правда, динамиков тогда еще не было, и вместо них играли оркестры.

Ярким примером стало помещение вокзала, расположенного в г. Павловске, где часто проходили музыкальные концерты. Площадка называлась курзалом — так именовали летние эстрады в парках. Принято считать, что данное явление и положило начало происхождению самому слову — «вокзал». Также существует мнение, что нынешнее название происходит от сокращения «вокального зала» или «вокального салона» — «воксала».

На сегодняшний день встречать и провожать поезда музыкой давно стало традицией для сотрудников железнодорожной службы. Так, за последние 50 лет на российских вокзалах звучали такие композиции, как «Прощание славянки» (Василий Агапкин), «Шумел сурово брянский лес» (стихи А. В. Софронова, музыка С. А. Каца), «Москва — звонят колокола» (Олег Газманов) и др.

Между тем, несмотря на распространенность музыки практически на всех объектах транспорта, правовое регулирование ее использования, в том числе в аспектах авторского права, до сих пор остается актуальным предметом для исследования.

Так, в отечественном законодательстве понятие музыкального произведения не находит своего закрепления. Мы можем видеть только отсылки к нему. Например, в ГК РФ указано, что музыкальные произведения являются объектами авторских прав, но легальное определение которых отсутствует.

Однако точное определение музыкального произведения можно найти, исходя из самого понятия «музыка». В частности, в музыкальной энциклопедии под редакцией Ю. В. Келдыша уточняется, что музыка — это «вид искусства, который отражает действительность и воздействует на человека посредством осмысленных и особым образом организованных по высоте и во времени звуковых последовательностей, состоящих в основном из тонов — звуков определенной высоты» [1, стр. 730].

Исходя из этого, можно сделать вывод, что музыкальное произведение есть не что иное, как совокупность идей и образов, которые возникли в результате творческого процесса и организованы по высоте и времени звукового порядка.

Следует отметить, что гражданское законодательство содержит важное правило, касающееся правовой охраны внутренней и внешней стороны музыкального произведения. Прежде, чем рассмотреть данное правило, остановимся на этих квалифицирующих характеристиках музыкальных произведений.

Внутренняя форма музыкальной композиции представляет собой образы, сюжет, замысел, который вложил в свою музыку автор. В свою очередь, внешняя форма музыкального произведения — это конкретные выразительные средства, используемые композитором для воплощения внутренней стороны музыки в объективной реальности [2, стр. 116—119]. К таким выразительным средствам относится звуковой ряд, находящий

объективное выражение в нотной записи. Нотная запись наделяет музыкальное произведение неотъемлемым признаком охраноспособности — объективной формой. Пункт 1 ст. 1259 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) полностью повторяет требование п. 1 ст. 6 Закона РФ от 9 июля 1993 г. № 5351-1 «Об авторском праве и смежных правах» (далее — Закон об авторском праве), действовавшего до внесения изменений в гражданское законодательство в 2006 г., указывая на юридическую значимость объективной формы музыкального произведения для его правовой охраны.

Итак, важным признаком действия авторского права в сфере защиты музыкальных композиций является наличие нотной записи оригинальной комбинации звуков, отразивших внутреннюю форму — сущность произведения. Любые звуковые сочетания, существующие лишь в сознании композитора, какими бы гармоничными и удачными они не были, не подлежат правовой охране. Таким образом, решающее значение имеет нотная запись мелодии — ее выражение в реальной действительности.

Вместе с тем в современных условиях социально-технического развития, применения цифровых технологий для фиксации и воспроизведения звука и нотных сочетаний, владение нотной грамотой, составляющей основу навыка создания нотной записи, перестает быть единственным условием для фиксации музыкального произведения и придания ему объективной формы.

Сравнительно-правовой анализ п. 3 ст. 1259 ГК РФ и п. 2 ст. 6 ранее действовавшего Закона об авторском праве позволяет сделать вывод, что обновленное гражданское законодательство уже не содержит указания на письменную форму произведения как единственный способ его воплощения вовне. Перечень способов объективизации форм произведений, включенных в п. 3 ст. 1259 ГК РФ, является открытым. Соответственно, нотная запись может являться важным, но не единственным способом фиксации музыкальной композиции в объективной реальности.

Как уже было отмечено выше, в современном мире способы придания музыкальному произведению объективной формы смещаются в сторону технических средств. Аудио- и видеозапись музыкальной композиции отныне вполне могут заменить классическую нотную запись. С учетом того, что закон признает и поддерживает такой способ фиксации как основание для правовой охраны (п. 3 ст. 1259 ГК РФ, п. 2 ст. 6 Закона об авторском праве), не делая различия между записью профессиональной и любительской, данное обстоятельство открывает оптимистичные горизонты для всех, кто нашел свое предназначение в создании музыки.

Следует обратить внимание и на способность музыкального произведения находить свое объективное выражение и в устной форме. На такую возможность прямо указывает п. 3 ст. 1259 ГК РФ. Толкование

названной нормы свидетельствует о том, что для получения правовой охраны музыкальное произведение должно быть исполнено в устной форме публично. Иными словами, авторское право защищает музыкальные композиции, не зафиксированные в письменной, аудиальной или визуальной форме только в том случае, если оно прозвучало для широкого круга лиц.

Итак, для того, чтобы обладать признаком охраноспособности, музыкальное произведение либо должно быть выражено в объективной форме, имеющей свойство механического воспроизведения — нотная запись, аудио- или видеозапись, либо должно быть исполнено публично.

Обращаясь к тезису авторского права о правовой охране формы произведения, безотносительно к таким элементам его содержания, как идеи, концепции, принципы, методы, процессы, системы, способы, отметим, что и применительно к музыкальным произведениям охране подлежит лишь их внешняя форма (п. 5 ст. 1259 ГК РФ).

Учитывая изложенные выше правовые начала охраны музыкальных произведений, рассмотрим последовательно правовое положение композиций, звучащих на вокзалах, как объектов авторского права.

«Москва звонят колокола!» — с 1996 по 2013 г. звучала на Ленинградском вокзале Москвы. По смыслу ст. 1229 ГК РФ, автор музыки и слов О. Газманов должен был предоставить право на использование песни ОАО «РЖД». Вместе с тем трансляция произведения представляет собой использование фонограммы — согласно п. 1 ст. 1234 ГК РФ, «публичное исполнение, то есть любое сообщение фонограммы с помощью технических средств в месте, открытом для свободного посещения, или в месте, где присутствует значительное число лиц, не принадлежащих к обычному кругу семьи, независимо от того, воспринимается фонограмма в месте ее сообщения или в другом месте одновременно с ее сообщением». Фонограмма представляет собой смежное право на результаты интеллектуальной деятельности и также подлежит правовой охране. Интересы изготовителя фонограммы защищаются ст. 1234 ГК РФ, предоставляющей ему исключительные права на использование фонограммы. Таким образом, возможность исполнения названного произведения может предусматривать заключение договоров о передаче прав на ее использование как с автором, так и с изготовителем фонограммы.

Аналогичная ситуация возможна и с другими музыкальными композициями О. Газманова, транслируемыми ОАО «РЖД» — «Саратов» (звучит на вокзалах г. Саратова) и «Балтийский берег» (вокзал г. Калининграда).

Следует отметить, что использование песни «Москва, звонят колокола!» было признано Департаментом культуры г. Москвы не лучшим решением для музыкального сопровождения прибывающих на Ленинградский вокзал поездов

[https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=116979&ysclid=lckda4vukr656432653]. Самым оптимальным выходом из дискуссионной ситуации могло бы стать объявление конкурса на лучшую композицию о Москве для трансляции на вокзалах, либо воспроизведение официального гимна города Москвы — «Дорогая моя столица» И. Дунаевского.

Представляется, что подобное решение — трансляция гимна города является очень удачным с точки зрения формирования и настроения пассажиров и отношения к городу прибытия. Так, «Гимн великому городу», официальный гимн Санкт-Петербурга (Закон Санкт-Петербурга от 13 мая 2003 г. № 165-23 «О детальном описании официальных символов Санкт-Петербурга и порядке их использования») встречает и провожает пассажиров знаменитой «Красной Стрелы» — фирменного поезда, следующего из Северной столицы в Москву. Авторы произведения — композитор Рейнгольд Глиэр (1854—1956) и поэт Олег Чупров (род. 1939).

Наличие двух авторов и одного произведения могут вызвать предположение, что в данном случае для регулирования отношений по использованию композиции могут применяться положения ст. 1258 ГК РФ о соавторстве. Но пристальное рассмотрение этапов создания произведения свидетельствует о необходимости исследовать правовой статус его авторов более детально. В данном случае текст был написан в 2002 г., значительно позже, чем музыка, — датой завершения работы над балетом «Медный всадник», послужившего основой для «Гимна великого города», является 1948 год. В 2002 г. возможности использования музыки из балета могли обсуждаться только с наследниками Р. М. Глиэра. Таким образом, у авторов отсутствовал замысел на создание единого произведения, их творческие усилия изначально не были объединены единой целью. В данном случае и текст, и музыка являются независимыми, самостоятельными объектами правовой охраны. Следует отметить, что правовое регулирование совместного творчества поэтов и композиторов является не вполне изученным в теории авторского права. Например, в ст. 1263 ГК РФ, регламентирующей использование аудиовизуальных произведений, в числе лиц, деятельность которых подлежит правовой охране, указаны режиссер-постановщик, автор сценария, художник — постановщик анимационного фильма и композитор, являющийся автором музыкального произведения (с текстом или без текста), специально созданного для этого аудиовизуального произведения. Таким образом, текст музыкального произведения, исходя из смысла статьи, остается как бы за рамками правовой защиты. Можно предположить, что авторство текста в данном случае принадлежит автору сценария, но прямых указаний на это в норме нет.

В ст. 1258 ГК РФ отсутствует положение о наличии у соавторов цели на создание произведения. Однако, как представляется, волеизъявление участников творческого процесса на формирование единого

произведения, следует из п. 1 ст. 1258: «Граждане, создавшие произведение совместным творческим трудом, признаются соавторами независимо от того, образует ли такое произведение неразрывное целое или состоит из частей, каждая из которых имеет самостоятельное значение».

Примером подобного соавторства может являться «Баллада о хлебе» («Хлеб всему голова»), исполнением которой знаменуется прибытие и отправление фирменного поезда «Алтай» в городе Барнауле. Песня была написана омским поэтом В. Ф Балачаном и композиторами — Н. М. Кудриным и В. Г. Захарченко (руководителем Кубанского казачьего хора, впоследствии познакомившего слушателя с этой прекрасной балладой). Замысел на создание произведения изначально сформировался у авторов и был воплощен в 1977 г. в произведении, ставшем поистине народным [3].

Такая же история соавторства и у песни «Оренбургский пуховый платок», музыкальной темой из которой провожают и встречают поезда на вокзале города Оренбурга. Композитор Г. Ф. Пономаренко и поэт-песенник В. Ф. Боков создали ее, находясь в Оренбурге по приглашению Оренбургского русского народного хора в 1958 г. [Фонозапись рассказа поэта Виктора Федоровича Бокова о написании стихов «Оренбургский пуховый платок». ГАОО. Фонофонд. Оп. 1. Д. 96. // Официальный сайт Государственного архива Оренбургской области: https://archive.orb.ru/].

«Течет река Волга» — еще один пример музыкального произведения, сопровождающего пассажиров. Под ее звучание отправляется поезд № 1 «Волгоград — Москва» из города Волгограда. Так же, как и «Баллада о хлебе», и «Оренбургский пуховый платок», она стала результатом целенаправленного творческого взаимодействия композитора М. Г. Фрадкина и поэта Л. И. Ошанина.

Таким образом, правовая регламентация использования музыкальных произведений на железнодорожных вокзалах для сопровождения прибытия или отправления поездов может осуществляться с учетом особенностей конкретных произведений — наличия или отсутствия соавторства при их создании, учета прав авторов аранжировок и изготовителей фонограмм.

Литература

1. Музыкальная энциклопедия / под редакцией Ю. В. Келдыша. — Москва, 1976 Том 3.
2. Сергеев, А. П. Право интеллектуальной собственности в Российской Федерации / А. П. Сергеев. — Москва, 2011.
3. Гвоздев, Б. С. Картины родного края / Б. С. Гвоздев. — Омск, 2001 // https://bibl-140.blogspot.com/2016/10/blog-post_17.html

References

1. Muzykal'naya entsiklopediya [Musical Encyclopedia] / pod redaktsiyey YU. V. Keldysha. — Moskva, 1976 Tom 3.
2. Sergeyev, A. P. Pravo intellektual'noy sobstvennosti v Rossiyskoy Federatsii [Intellectual property law in the Russian Federation] / A. P. Sergeyev. — Moskva, 2011.
3. Gvozdev, B. S. Kartiny rodnogo kraya [Pictures of the native land] / B. S. Gvozdev. — Omsk, 2001 // https://bibl-140.blogspot.com/2016/10/blog-post_17.html

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 343.702

Кобзева Екатерина Ивановна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Хрущев Роман Сергеевич,
Крымский федеральный университет имени В. И. Вернадского

К вопросу о развитии сотрудничества стран БРИКС в области транспортно-логистической инфраструктуры

Аннотация. В статье рассмотрены вопросы взаимодействия стран БРИКС в области транспортно-логистической инфраструктуры. Отмечена недостаточность теоретического исследования развития сотрудничества стран БРИКС в области транспортной инфраструктуры. Проведен анализ принятых совместных международных документов в данной сфере, рассмотрены перспективы развития стран БРИКС, сформулированы предложения по дальнейшему взаимодействию государств в рамках данного объединения. По мнению авторов, выработка единой концепции построения транспортной политики является одним из важных направлений деятельности как Российской Федерации, так и ее международных партнеров.

Ключевые слова: страны БРИКС; транспортная инфраструктура; транспорт; сотрудничество стран БРИКС; развитие инфраструктуры; экономическое партнерство стран БРИКС.

Ekaterina Iv. Kobzeva,
Candidate of law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Roman S. Khrushchev,
V.I. Vernadsky Crimean Federal University

On the issue of developing cooperation between the BRICS countries in the field of transport and logistics infrastructure

Abstract. The current paper deals with the issues of interaction between the BRICS countries in the field of transport and logistics infrastructure. There has

been considered the insufficiency of a theoretical study of the development of cooperation between the BRICS countries in the field of transport infrastructure. There have been analyzed the adopted joint international documents in this area. There have been considered the prospects for the development of the BRICS countries, and formulated proposals for further interaction between states within the framework of this association. According to the authors, the development of a unified concept for building a transport policy is one of the important areas of activity for both the Russian Federation and its international partners.

Keywords: BRICS countries; transport infrastructure; transport; cooperation of the BRICS countries; infrastructure development; economic partnership of the BRICS countries.

Конституция РФ провозглашает принятие Российской Федерацией мер по поддержанию и укреплению международного мира и безопасности, обеспечению мирного сосуществования государств и народов, недопущению вмешательства во внутренние дела государства (ст. 79.1), а также закрепляет в ст. 79, что Российская Федерация может участвовать в межгосударственных объединениях и передавать им часть своих полномочий в соответствии с международными договорами, если это не влечет ограничения прав и свобод человека и гражданина и не противоречит основам конституционного строя Российской Федерации.

Взаимодействие в рамках межгосударственного объединения пяти государств: Бразилии, России, Индии, КНР, ЮАР (БРИКС) началось в 2006 г. Состоялась первая встреча глав внешнеполитических ведомств, по результатам которой участники подтвердили заинтересованность в развитии сотрудничества и разработке плановых мероприятий. В дальнейшем, в сентябре 2007 г., в ходе второй встречи министров иностранных дел стран БРИКС, достигнута договоренность о ежегодном проведении встреч руководителей внешнеполитических ведомств. Таким образом, на данном этапе была сформирована основа для построения на постоянной основе многостороннего взаимодействия.

С момента создания БРИКС привлекает внимание академического сообщества в различных направлениях деятельности. Так, отдельные аспекты истории возникновения и становления БРИКС освящены С. А. Коршуновым (2013 г.), Г. Д. Толораем (2011 г.). Исследованиями в области экономического потенциала стран БРИКС и сотрудничества этих стран занимались С. П. Глинкин (2014 г.), И. А. Айдрус (2016 г.), Я. В. Лексютина (2017 г.) и др. Отдельные ученые занимались изучением вопросов развития и перспектив БРИКС в системе экономического управления (Л. С. Окунева, 2012 г.).

Однако на протяжении взаимодействия стран БРИКС в теории права отмечается недостаточное внимание к направлению транспортной

инфраструктуры. Вместе с тем выработка единой концепции построения транспортной политики является одним из важных направлений деятельности как Российской Федерации, так и ее международных партнеров. На сегодняшний день это обусловливает актуальность исследования данной области и представляет как теоретическую, так и практическую значимость.

Следует отметить, что имеющийся ресурс стран — членов БРИКС характеризует их как наиболее развивающиеся страны. Это объясняется, прежде всего:

— демографической ситуацией;

— мощной и развивающейся экономикой;

— наибольшим запасом природных ресурсов.

Все это создает большой потенциал для экономического роста стран БРИКС. В ходе встречи глав государств и правительств стран БРИКС, состоявшейся 14 ноября 2019 г., Президент РФ В. Путин отметил, что «главная цель видится в том, чтобы взаимодействие государств объединения приносило реальную пользу гражданам, содействовало повышению стандартов и качества жизни». Результатом переговоров явилась принятая Декларация Бразилиа, в том числе закрепляющая вопросы развития инфраструктуры [URL: https://brics-russia2020.ru/].

Вопросы сотрудничества стран БРИКС раскрывались в Стратегии экономического партнерства стран БРИКС до 2020 года. Содержание указанного документа было направлено на расширение многостороннего делового сотрудничества в целях ускорения социально-экономического развития, повышения конкурентоспособности в мировой экономике [URL: https://corp.wtcmoscow.ru/]. В настоящее время действует Стратегия экономического партнерства БРИКС до 2025 года (принята 17 ноября 2020 г.). Документ определяет вектор развития объединения стран — членов БРИКС, заданы рамочные основы сотрудничества в соответствии с текущими экономическими тенденциями и условиями. Стратегия содержит следующие приоритетные направления взаимодействия: торговля, инвестиции, финансы; цифровая экономика; устойчивое развитие. Однако в документе не закреплено в качестве отдельного направления развитие транспортной инфраструктуры, а лишь фрагментарно раздел III включает:

— модернизацию транспортно-логистической инфраструктуры стран БРИКС и развитие транспортно-логистических систем;

— стимулирование развития инфраструктурного взаимодействия в целях улучшения воздушного, наземного и морского сообщения между странами;

— обеспечение эффективной работы городских транспортных систем и системы грузовых перевозок; развитие цифровизации, стимулирование использования передовых технологий в сфере транспорта;

— обмен информацией о мерах и программах транспортно-логистической политики.

Вместе с тем на сегодняшний день развитие такого вида инфраструктуры остается существенным в свете взаимодействия участников БРИКС. Полагаем, что выделение в отдельное направление позволит раскрыть потенциал транспортной инфраструктуры и возможности для взаимовыгодного осуществления сотрудничества.

Хорошо развитая транспортная инфраструктура способствует подъему уровня жизни населения и экономического развития. На долю стран БРИКС приходится 21% мирового ВВП, а их экономики являются перспективными для иностранных вложений. На сегодняшний день имеются активные сдвиги в развитии транспортной инфраструктуры, что является особо важным для развития России. Это объясняется тем, что, во-первых, влияние западных компаний длительное время препятствовало развитию железных дорог, например, в Бразилии; во-вторых, инвестирование сферы воздушных перевозок (Индия, Китай) приобрело перспективу увеличения туристического потока и расширению деловых контактов. Немаловажную роль в реализации инфраструктурных проектов в странах БРИКС играет российская компания ОАО «РЖД», являющаяся партнером. Так, проводится работа с Китаем по развитию новых маршрутов доставки контейнерных грузов между странами Азиатско-Тихоокеанского региона и Европой. Имеются проекты по созданию сети высокоскоростного железнодорожного сообщения, модернизации вокзальных комплексов, производству и ремонту локомотивного, подвижного составов и железнодорожной техники. Вместе с тем отмечается недостаточная проработанность вопроса перевозок с другими странами, входящими в БРИКС (Индия, ЮАР). Представляется необходимым подписание соответствующих документов о сотрудничестве с этими странами в развитии совместных проектов. В связи с этим вполне справедливо указывают авторы на необходимость формирования постоянно действующего исполнительного органа, выполняющего функции координатора работы стран-участниц по обозначенным направлениям [2].

В рамках развития транспортной инфраструктуры стран БРИКС активно предлагается концепция «нового шелкового пути». Инициатором данного подхода является Китай, который предлагает создание паневразийской транспортной системы — Новый шелковый путь, планирующийся использоваться для перевозки пассажиров и грузов в Европу из Китая. В этом проекте задействованы Россия, Казахстан и другие страны. Следует отметить, что предлагаемая концепция позволит усилить как экономическое, так и международное развитие стран БРИКС и преобразовать торгово-экономическую модель на международной арене. Как указывают А. А. Сергунин, Ф. Гао, концепция «нового шелкового пути была воспринята как глобальный проект взаимовыгодной экономической

интеграции Евразии» [3]. Однако на сегодняшний день в реализации данной концепции могут возникнуть трудности в связи со сложившейся политической и экономической ситуацией в мире. И воплощение в реальность концепции потребует значительных материальных затрат и проблем с пересечением территориальных границ.

Немаловажное значение на сегодняшний день приобретает совместная контейнерная линия стран БРИКС, позволяющая выстроить «каркас» транспортно-логистической инфраструктуры объединенных государств, а также сформировать мощный экономический инструмент, создающий предпосылки для развития внешнеторговых связей этих стран на основе независимой от доллара новой валютной системы взаимных расчетов. Сущность глобальной транспортной связи указанных государств определяется посредством формирования трансокеанской контейнерной линии на базе современных крупных контейнеровозов между портами стан БРИКС; создания наиболее интенсивного маршрута контейнерных перевозок из стран Юго-Восточной Азии в Европу через Суэцкий канал, позволяющего внедрить магистральные технологии и обеспечить минимальные показатели себестоимости транспортной продукции (например, развитие системы фидерного обслуживания и кросс-трейдинга). При этом обращает внимание необходимость внедрения соответствующего оборудования — глубоководных механизированных контейнерных терминалов, что будет способствовать сокращению сроков по обслуживанию флота. В данном случае представляется обоснованным привлечение академического сообщества и соответствующих специалистов для проведения анализа потенциальной грузовой базы БРИКС, а также разработки проекта линии и его экономического обоснования.

Все это указывает на важность формирования банка и фонда валютных резервов стран БРИКС, позволяющих создать собственную транспортную структуру, связывающую все страны сообщества. Действующая межбанковская система («Новый банк развития БРИКС») имеет своей целью стать инструментом интеграции объединения стран, направленным на совместное преодоление трудностей государств. Но вместе с тем на действующем этапе развития транспортной инфраструктуры комфортная среда для финансирования перевозок и торговли между партнерами БРИКС этой финансовой организацией не создана. В связи с этим переход на альтернативную межбанковскую систему создаст значительные облегчения в направлении транспортной инфраструктуры, перевозки товаров между участниками БРИКС. Помимо этого следует более детально подойти к вопросу внедрения электронной торговли, как одного из наиболее эффективных путей решения проблемы географического положения стран БРИКС.

Необходимо констатировать, что объединение торгово-промышленных потенциалов стран БРИКС способствует организации мощной

транспортной системы контейнерных линий, обеспечению низкой стоимости перевозки грузов. На сегодняшний день прослеживается тенденция сближения стран БРИКС посредством «новых транспортных коридоров». Это создание новых маршрутов Россия—Китай; отправка Объединенной транспортно-логистической компанией и «РЖД» контейнерных поездов по коридору из КНР в Западную Европу и в обратном направлении; подписание соглашений Россией и Индией о воздушном транспорте, направленных на упрощение поставок авиационной техники и обеспечение взаимного признания сертификатов. Вместе с тем в настоящее время особого анализа требует разработка автомобильных и морских маршрутов, которые имеют свои особенности, но служат тем же целям. В связи с этим поддерживаем мнение исследователей о необходимости разработки рекомендаций по унификации норм, регламентирующих коммерческую деятельность и портовое обслуживание коммерческих морских судов; продолжения работы по уточнению объема международных обязательств государств; регулирования института смешанной перевозки [1]. Создание глобальной транспортной инфраструктуры позволит сформировать качественную и надежную в экономическом смысле логистику движения товаров в странах БРИКС, а также развивать в последующем национальные экономики стран БРИКС и сотрудничество между ними.

Следует констатировать, что в настоящее время успешному развитию сотрудничества стран БРИКС в области транспортно-логистической инфраструктуры препятствуют следующие факторы:

— географическое положение: расположенные на разных континентах государства отдалены друг от друга, что создает трудности в области транспортной логистики и соответственно процесса торговли между странами;

— структурность финансовой системы: отличительность в финансовых системах — открытые (Россия, Бразилия, ЮАР) и закрытые (Китай, Индия);

— индивидуальность: между странами БРИКС имеются различия в экономической, политической и социальной сферах.

Проведенный анализ обозначенных факторов указывает на то, что странам БРИКС в своем взаимодействии необходимо не только разрешение совместно экономических проблем, но и обеспечить выработку единой позиции по развитию организации. Для разрешения имеющихся препятствий в дальнейшем развитии сотрудничества полагаем, что требуется проработка правовых институтов в данном направлении, в том числе разработка программного документа, включающего правила в экономической и социальной сфере стран БРИКС; внедрение принятых совместных решений в экономические планы государств, исключение дефицита финансирования; разграничение собственных политических интересов и экономического партнерства.

Утвержденная распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года предусматривает реализацию долгосрочных целей развития транспортной системы, включая повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий; развитие логистических технологий; использование географических преимуществ и реализацию транзитного потенциала страны через интеграцию в мировые транспортные цепочки. Исходя из содержания Стратегии, Россия планирует построить железные дороги протяженностью 20 тыс. км. В свою очередь, Китай планирует содействовать развитию инфраструктуры чистой энергетики; Индия — инвестировать в такие инфраструктурные проекты, как дороги, порты. В связи с этим следует отметить становление стран БРИКС на новый путь наращивания собственных потенциалов и совершенствования системы международной помощи по дальнейшему развитию.

Стратегия экономического партнерства БРИКС до 2025 года, раскрывая содержание формата ее реализации, формирует направления для дальнейшего развития отраслевых стратегий. К таковым данный документ относит:

— вопросы, касающиеся сбора, обмена и обработки статистических данных;

— проработку вопросов о сотрудничестве между сторонами;

— подготовку предложений по развитию сотрудничества;

— обмен опытом, лучшими практиками и решениями;

— разработку и реализацию пилотных проектов;

— участие в проведении совместных исследований;

— организацию различных мероприятий.

Однако в числе перечисленных направлений отсутствует предложение о дальнейшем развитии транспортной инфраструктуры, что, на наш взгляд, является перспективным и представляется необходимым. Полагаем, что в данном документе должен быть отражен формат развития указанной инфраструктуры.

Резюмируя вышеуказанное, необходимо констатировать, что сотрудничество стран — членов БРИКС требует дальнейшего развития в области транспортно-логистической инфраструктуры. Учитывая заинтересованность стран БРИКС в укреплении и расширении взаимного сотрудничества, в том числе в области транспортной инфраструктуры, на сегодняшний день представляет особую важность процесс перехода участников от планирования к реальным мероприятиям, что позволит выстроить прочную систему взаимодействия и успешного существования.

Литература

1. Бразовская, Я. Е. Международные соглашения Российской Федерации как инструмент унификации частноправовых норм в области морского

судоходства / Я. Е. Бразовская // Океанский менеджмент. — 2021. — № 4(13). — С. 40—45.
2. Кудрявцева, Л. В. Проблемы и перспективы развития сотрудничества стран БРИКС / Л. В. Кудрявцева, П. Е. Попова // Бюллетень науки и практики. — 2019. — № 1. — С. 327—331.
3. Сергунин, А. А. БРИКС как предмет изучения теории международных отношений / А. А. Сергунин, Ф. Гао // Вестник международных организаций. — 2018. — № 4. — С. 55—73.

References

1. Brazovskaya, YA. Ye. Mezhdunarodnyye soglasheniya Rossiyskoy Federatsii kak instrument unifikatsii chastnopravovykh norm v oblasti morskogo sudokhodstva [International agreements of the Russian Federation as a tool for unification of private law in the field of maritime navigation] / YA. Ye. Brazovskaya // Okeanskiy menedzhment. — 2021. — № 4(13). — S. 40—45.
2. Kudryavtseva, L. V. Problemy i perspektivy razvitiya sotrudnichestva stran BRIKS / L. V. Kudryavtseva, P. Ye. Popova [Problems and prospects for the development of cooperation between the BRICS countries] // Byulleten' nauki i praktiki. — 2019. — № 1. — S. 327—331.
3. Sergunin, A. A. BRIKS kak predmet izucheniya teorii mezhdunarodnykh otnosheniy [BRICS as a subject of study of the theory of international relations] / A. A. Sergunin, F. Gao // Vestnik mezhdunarodnykh organizatsiy. — 2018. — № 4. — S. 55—73.

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 69.059.4

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

Обеспечение живучести транспортных систем в условиях специальной военной операции: правовой аспект

Аннотация. В статье рассматриваются теоретические и практические вопросы обеспечения живучести транспортной инфраструктуры России в условиях проведения специальной военной операции. Показано, что большинство публикаций по проблемам живучести транспортных систем посвящены исследованию устойчивости их функционирования в условиях чрезвычайных обстоятельств технологического и природно-техногенного характера (аварии, катастрофы, стихийные бедствия и т.п.). Однако в последний год в связи с активным вооруженным противоборством России и Украины, поддерживаемой коллективным Западом, существенно актуализировалась проблема обеспечения живучести транспортной системы в условиях чрезвычайных обстоятельств социально-политического и военного происхождения (война, вооруженный конфликт, терроризм, диверсионная деятельность и др.). Представлен анализ и научно-практический комментарий законодательных и подзаконных актов, регулирующих вопросы функционирования транспортной системы в указанных условиях, высказаны некоторые предложения по совершенствованию законодательства в данной области общественных отношений.

Ключевые слова: живучесть транспортных систем и транспортных средств; специальная военная операция; безопасность на транспорте; транспортная безопасность; военное положение.

Viktor M. Koryakin,
Doctor of Law, professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Ensuring the survivability of transport systems in the context of a special military operation: legal aspect

Abstract. The current paper deals with theoretical and practical issues of ensuring the survivability of Russia's transport infrastructure in the context of a

special military operation. There has been shown that most of the publications on the problems of survivability of transport systems are devoted to the study of the stability of their functioning in emergency situations of a technological and natural-technogenic nature (accidents, catastrophes, natural disasters, etc.). However, in the last year, because of the active armed confrontation between Russia and Ukraine, supported by the collective West, the problem of ensuring the survivability of the transport system in emergency situations of socio-political and military origin (war, armed conflict, terrorism, sabotage, etc.) has become significantly more urgent. There has been given an analysis and scientific and practical commentary of legislative and by-laws which regulate the functioning of the transport system in these conditions. There have been made some proposals to improve legislation in this area of public relations.

Keywords: survivability of transport systems and vehicles; special military operation; transport safety; transport security; martial law.

Одним из обязательных требований, которым должны отвечать транспортные системы, является их устойчивость и невосприимчивость (до определенной степени) к воздействию неблагоприятных внутренних и внешних факторов, способность функционировать в различных условиях обстановки и выполнять возложенные на них задачи. Нередко данное свойство именуется термином «живучесть», синонимами которого в словарях русского языка являются выносливость, устойчивость, долговечность, прочность, жизнеспособность, жизнестойкость и др. [1, стр. 140]

Поскольку транспортные системы — это, прежде всего, системы технические, то при применении в отношении их термина «живучесть» следует учитывать общетехнические определения данного понятия, содержащиеся в специальной литературе, например:

а) это способность систем к сохранению своих основных функций (хотя бы с допустимой потерей качества их выполнения) при воздействии факторов внешней среды катастрофического характера — неблагоприятных условий эксплуатации [2];

б) это свойство объекта, заключающееся в его способности выполнять заданное назначение в процессе неблагоприятных воздействий на весь объект или отдельные его компоненты, поддерживая в допустимых пределах свои эксплуатационные показатели [3];

в) свойство системы, состоящее в ее способности противостоять крупным возмущениям за пределами, установленными для их штатного функционирования, не допуская последующего каскадного развития аварийных и катастрофических ситуаций [https://rus-emergency-terms.slovaronline.com].

В большинстве публикаций, посвященных рассмотрению вопросов живучести объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, рассматриваются проблемы их функционирования в условиях воздействия неблагоприятных факторов техногенного и природно-климатического характера (аварии, катастрофы, стихийные бедствия и т.п.) [4—7].

Ничуть не умаляя важность и значимость поднимаемых в данных работах проблем, следует отметить то обстоятельство, что в современных условиях все более на первый план выдвигаются вопросы обеспечения живучести транспортных систем от неблагоприятного воздействия факторов социально-политического и военного характера. Продолжающаяся с 24 февраля 2022 г. специальная военная операция по демилитаризации и денацификации Украины создала ряд новых вызовов и угроз функционированию транспортной системы, что требует новых подходов к обеспечению ее живучести.

К новым факторам военного характера, влияющим на устойчивое функционирование транспортного комплекса в современных условиях, следует отнести:

— значительную пространственную разобщенность объектов транспортной инфраструктуры по стратегическим направлениям;

— приоритетность задач по перевозке войск (сил) и подвоза материальных средств войскам (силам) на значительные расстояния;

— построение и устойчивое функционирование военно-транспортных логистических систем различного уровня, приспособленных к специфическим условиям обеспечения безопасности на транспорте в военное время;

— необходимость постоянного выполнения значительных объемов работ по техническому прикрытию и восстановлению поврежденных и разрушенных путей сообщения на коммуникационных направлениях;

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

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

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

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

— выполнение всего комплекса мероприятий по обеспечению необходимого уровня комплексной безопасности транспортной системы Российской Федерации в военное время [8, стр. 186—187].

Живучесть путей сообщения во все времена выступала показателем непрерывности перевозочного процесса в условиях военного времени, когда их нормальная эксплуатация осложняется разрушениями критически важных объектов, потерями пропускной и провозной способности. Об этом наглядно свидетельствует опыт Великой Отечественной войны, который востребован и сегодня при выполнении задач транспортного обеспечения специальной военной операции [9].

В современных условиях проблема живучести транспортного комплекса приобретает особую актуальность из-за возросших возможностей противника по выводу из строя транспортной инфраструктуры государства на всю глубину его территории как при непосредственной угрозе агрессии, так и в военное время [10]. В военно-энциклопедической литературе термин «*живучесть*» определяется как свойство войск (сил), систем управления, оружия, военной техники, тыловых объектов сохранять или быстро восстанавливать боеспособность, т.е. способность выполнять боевые задачи в соответствии с предназначением в условиях всех видов воздействия противника и прочих факторов окружающей среды, а под *живучестью магистральных железных дорог* понимается свойство транспортных сооружений и устройств или их комплекса (объектов, линий, сетей), характеризующее способность их сохранять и восстанавливать возможности по выполнению воинских и других особо важных перевозок в заданном объеме и в установленные сроки в условиях воздействия внешних повреждающих факторов и прежде всего боевого воздействия противника или чрезвычайных ситуаций [https://dictionary.mil.ru/folder/123100/item/128653/?ysclid=leny3bqbkf830947816].

В содержательном плане живучесть транспортной системы в условиях военных действий включает две составляющие:

1) способность функционировать и выполнять поставленные задачи в условиях действия поражающих факторов вооружения и военной техники противника. Это достигается использованием активных и пассивных средств защиты, маскировки, тактических приемов при осуществлении маневра и перемещений и т.п.;

2) способность в минимально возможные сроки восстановить функционирование в случае разрушения и повреждения элементов системы. Это обеспечивается заблаговременной подготовкой запасных и резервных путей сообщения, аэродромов, взлетно-посадочных площадок, паромных переправ, источников энергии, а также оперативным выполнением ремонтно-восстановительных работ и т.п.

Второй из названных компонентов живучести транспортных систем в теории и практике транспортного обеспечения боевых действий получил

название «*техническое прикрытие путей сообщения*», под которым понимается комплекс мероприятий, проводимых в целях обеспечения живучести путей сообщения и их восстановления в случае разрушений; это один из элементов транспортного обеспечения. Техническому прикрытию подлежат железнодорожные узлы и узлы шоссейных дорог, мостовые переходы, тоннели, морские и речные порты, гидротехнические сооружения на внутренних водных путях, аэродромы базирования военно-транспортной авиации, линии полевых магистральных и стационарных трубопроводов [11, стр. 739].

Опираясь на проведенные исследования этих проблем, под *живучестью транспортной инфраструктуры* мы предлагаем понимать ее способность противостоять угрозам нормальному функционированию, а при возникновении разрушений и потерь — сохранять свою организационно-технологическую целостность и готовность восстанавливать прерванный перевозочный процесс и движение транспортных средств в заданные сроки.

Практика транспортного обеспечения потребностей специальной военной операции показывает, что всю совокупность опасных факторов и угроз нормальному функционированию путей сообщения можно условно разделить на две большие группы:

— во-первых, собственно военные факторы, связанные с использованием средств вооруженной борьбы: ракетные и артиллерийские удары по объектам транспортной инфраструктуры России, бомбардировки с использованием пилотируемой авиации и беспилотных летательных аппаратов и т.п.;

— во-вторых, факторы, связанные с заметной активизацией террористической [*террористический акт* — совершение взрыва, поджога или иных действий, устрашающих население и создающих опасность гибели человека, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных тяжких последствий, в целях дестабилизации деятельности органов власти или международных организаций либо воздействия на принятие ими решений, а также угроза совершения указанных действий в целях воздействия на принятие решений органами власти или международными организациями (ст. 205 УК РФ)] и диверсионной [*диверсия* — совершение взрыва, поджога или иных действий, направленных на разрушение или повреждение предприятий, сооружений, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, средств связи, объектов жизнеобеспечения населения в целях подрыва экономической безопасности и обороноспособности Российской Федерации (ст. 281 УК РФ)] деятельности на объектах транспорта, причем не только в регионах, прилегающих к зоне специальной военной операции, но и практически на всей территории России. Об этом наглядно свидетельствуют данные таблицы, приведенной в приложении к настоящей публикации.

Президент РФ, выступая 28 февраля 2023 г. на расширенном заседании коллегии ФСБ России, отметил: «По-прежнему актуальная задача — противодействие террористической угрозе. За прошедший год количество подобных преступлений выросло. Очевидно, что это связано и с попытками киевского режима использовать террористические методы, и со стремлением Запада реанимировать ячейки экстремистов и террористов на нашей территории. При этом нужно постоянно держать в поле зрения объекты критически важной инфраструктуры, места массового пребывания людей, транспортные узлы, предприятия ОПК и ТЭК» [http://www.kremlin.ru/events/president/news/70597].

Анализ актов диверсий и террора на объектах транспортной инфраструктуры России за период после 24 февраля 2022 г. позволяет выделить следующие основные способы противоправного воздействия на указанные объекты:

— использование взрывных устройств в целях повреждения мостов, путепроводов, магистральных трубопроводов;

— поджоги элементов системы электрооборудования железных дорог;

— применение так называемых «беспилотников-камикадзе»;

— установление препятствий на железнодорожных путях в целях схода с рельсов поездов и составов.

Изложенные обстоятельства свидетельствуют о необходимости принятия дополнительных мер по обеспечению траспортной безопасности на объектах инфраструктуры всех видов траспорта на всей территории страны. В том числе на каждом объекте должны быть разработаны и реализовываться соответствующие планирующие документы, предусматривающие порядок действий всех органов и служб по восстановлению нормального функционирования объектов траспорта, ставших целью терристических и диверсионных актов, а также огневого воздействия ракетно-артиллерийских ударов и действий авиации противника. Для этих целей должны также создаваться соответствующие запасы материальных средств для ремонта и восстановления поврежденных объектов, а также заблаговременно формироваться соответствующие ремонтно-восстановительные подразделения.

Указом Президента РФ от 19 октября 2022 г. № 756 на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской и Херсонской областей введено военное положение. Режим военного положения в числе прочих мер предусматривает особый порядок функционирования транспорта на соответствующих территориях.

Согласно Федеральному конституционному закону от 30 января 2002 г. № 1-ФКЗ «О военном положении» на территории, на которой введено военное положение, применяются следующие меры, касающиеся функционирования транспорта:

а) усиление охраны объектов, обеспечивающих функционирование транспорта;

б) введение особого режима работы объектов, обеспечивающих функционирование транспорта, коммуникаций и связи;

в) ограничение движения транспортных средств и осуществление их досмотра;

г) предоставление федеральным органам исполнительной власти, органам исполнительной власти субъектов РФ и органам военного управления права при необходимости осуществлять досмотр транспортных средств, а по основаниям, установленным федеральным законом, — задержание граждан и транспортных средств;

д) введение контроля за работой объектов, обеспечивающих функционирование транспорта, коммуникаций и связи.

В тот же день издан Указ Президента РФ от 19 октября 2022 г. № 757 «О мерах, осуществляемых в субъектах Российской Федерации в связи с Указом Президента Российской Федерации от 19 октября 2022 года № 756», согласно которому в связи с объявлением военного положения в российских регионах введены четыре уровня реагирования:

1) максимальный;
2) средний;
3) повышенной готовности;
4) базовой готовности.

Применительно к транспортной системе содержание названных режимов выглядит следующим образом (см. табл.).

Таблица

Режимы функционирования транспортной системы в субъектах РФ в соответствии с Указом Президента РФ от 19 октября 2022 г. № 757

Наименование режима	Субъекты РФ	Режим функционирования транспорта
Максимальный уровень реагирования	Донецкая Народная Республика Луганская Народная Республика Запорожская обл. Херсонская обл.	1) усиление охраны объектов, обеспечивающих функционирование транспорта; 2) введение особого режима работы объектов, обеспечивающих функционирование транспорта; 3) ограничение движения транспортных средств и осуществление их досмотра; 4) досмотр и задержание транспортных средств; 5) контроль за работой объектов, обеспечивающих функционирование транспорта
Средний уровень реагирования	Республика Крым Краснодарский край Белгородская обл.	1) усиление охраны объектов, обеспечивающих функционирование транспорта;

	Брянская обл. Воронежская обл. Курская обл. Ростовская обл. г. Севастополь	2) введение особого режима работы объектов, обеспечивающих функционирование транспорта; 3) ограничение движения транспортных средств и осуществление их досмотра; 4) контроль за работой объектов, обеспечивающих функционирование транспорта
Уровень повышенной готовности	Субъекты РФ, входящие в Центральный и Южный федеральные округа	1) усиление охраны объектов, обеспечивающих функционирование транспорта; 2) введение особого режима работы объектов, обеспечивающих функционирование транспорта; 3) ограничение движения транспортных средств и осуществление их досмотра; 4) контроль за работой объектов, обеспечивающих функционирование транспорта
Уровень базовой готовности	Остальные субъекты РФ	1) усиление охраны объектов, обеспечивающих функционирование транспорта; 2) введение особого режима работы объектов, обеспечивающих функционирование транспорта

Согласно Указу Президента РФ от 19 октября 2022 г. № 757 на территориях, где установлен максимальный уровень реагирования (военное положение), ведется территориальная оборона, а на территориях, где действуют режимы среднего уровня реагирования и повышенной готовности, осуществляются отдельные мероприятия территориальной обороны.

В соответствии с п. 1 ст. 22 Федерального закона от 31 мая 1996 г. № 61-ФЗ «Об обороне» *территориальная оборона* — это система осуществляемых в период действия военного положения мероприятий по охране и обороне военных, важных государственных и специальных объектов, объектов, обеспечивающих жизнедеятельность населения, функционирование транспорта, коммуникаций и связи, объектов энергетики, объектов, представляющих повышенную опасность для жизни и здоровья людей и для окружающей природной среды, по борьбе с диверсионно-разведывательными формированиями иностранных государств и незаконными вооруженными формированиями, по выявлению, предупреждению, пресечению, минимизации и (или) ликвидации последствий их диверсионной, разведывательной и террористической деятельности в целях создания благоприятных условий для функционирования указанных объектов и применения Вооруженных

Сил РФ, других войск, воинских формирований, органов и создаваемых на военное время специальных формирований.

Как видно из приведенного определения, обеспечение нормального функционирования транспортной системы, включая защиту объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства в форме террористической и диверсионной деятельности, является одной из задач организации и ведения территориальной обороны в зонах вооруженных конфликтов и на прилегающих к ним территориях.

При анализе приведенных выше норм законодательства о режимах функционирования транспортной системы в особых условиях обращает на себя внимание то обстоятельство, что в данных нормах идет речь об усилении охраны и обороны критических объектов транспортной инфраструктуры, ужесточении контроля за движением транспортных средств, введении дополнительных ограничений и запретов в сфере транспортной деятельности. То есть все эти нормы «заточены» на недопущение актов незаконного вмешательства в функционирование транспорта. Вместе с тем, как показывают события, связанные со специальной военной операцией, к сожалению, не все акты терроризма и диверсий на объектах транспорта удается предотвратить (см. табл. в приложении к настоящей статье). Однако ясно сформулированных норм о принятии мер по восстановлению нарушенных путей сообщения в законодательстве не имеется. То есть объективная реальность сегодняшнего дня наглядно показывает, что действующие руководящие документы не отражают в полной мере проблемные вопросы обеспечения надежного и эффективного технического прикрытия путей сообщения в сложившейся сегодня ситуации фактической войны с коалиционным Западом.

В связи с изложенным представляется целесообразным на законодательном уровне (путем внесения соответствующих дополнений в Федеральный конституционный закон «О военном положении») установить в качестве одного из элементов режима военного положения осуществление комплекса мероприятий по резервированию путей сообщения, оперативному восстановлению разрушенных и поврежденных объектов транспортной инфраструктуры. Аналогичные дополнения следует внести в иные законодательные акты, регулирующие функционирование различных видов транспорта.

Приложение

Сведения о террористических и диверсионных актах, совершенных в отношении объектов транспортной инфраструктуры Российской Федерации в период после начала специальной военной операции (после 24 февраля 2022 г.)

№ п/п	Дата	Обстоятельства и последствия	Источник информации
Совершенные акты			
1	1 мая 2022 г.	На конструкциях железнодорожного моста, расположенного на 67-м км железной дороги Суджа — Сосновый Бор у села Русская Конопелька Суджанского района Курской области, было заложено и приведено в действие взрывное устройство. Произошло частичное обрушение конструкций моста, прервано железнодорожное сообщение	https://iz.ru/1329066/2022-05-01/po-faktu-podryva-zheleznodorozhnogo-mosta-pod-kurskom-vozbuzhdeno-ugolovnoe-delo
2	26 сентября 2022 г.	Диверсия на газопроводах «Северный поток» и «Северный пток-2». На трубах газопроводов в четырех местах обнаружены утечки газа	https://www.kommersant.ru/doc/5646038
3	8 октября 2022 г.	Врыв автомобиля на Крымском мосту. Взрывом было обрушено около 250 м шоссейного полотна, сгорело семь цистерн грузового поезда. Погибли несколько человек	https://www.kommersant.ru/doc/5608188
4	19 октября 2022 г.	Трое иностранцев, приехавших в Россию под видом учебы, сожгли электрооборудование на нескольких железнодорожных станциях и перегонах от Шакши до Демы (Республика Башкортостан)	https://tsargrad.tv/news/vmesto-uchjoby-20-let-tjurmy-v-ufe-zaderzhany-troe-inostrancev-diversantov_657015
5	5 декабря 2022 г.	Взрыв на военном аэродроме Энгельс (Саратовская обл.) с помощью беспилотника. Частично повреждена взлетно-посадочная полоса. Погибли трое военнослужащих	https://63.ru/text/incidents/2022/12/26/71929280/
6	5 декабря 2022 г.	Взрыв на военном аэродроме Дягилево (Рязанская обл.) с помощью беспилотников.	https://rzn.mk.ru/incident/2022/12/05/vzryv-na-voennom-aerodrome-v-ryazani-5-

		Частично повреждена взлетно-посадочная полоса. Погибли три человека	dekabrya-2022-goda-chto-izvestno.html
7	Декабрь 2022	Задержаны четыре подростка, подозреваемые в диверсии на Куйбышевской железной дороге. Они совершили два поджога релейных шкафов в Пензе. Ущерб составил более 600 тыс. руб.	https://iz.ru/1471275/iana-shturma/shalost-ne-radost-kto-stoit-za-diversiiami-podrostkov-na-zheleznykh-dorogakh
8	5 января 2023 г.	Сотрудники управления ФСБ России по Челябинской области задержали троих жителей региона при попытке вывода из строя тяговой подстанции одной из железнодорожных станций Южно-Уральской железной дороги	https://www.interfax.ru/russia/8797
9	15 февраля 2023 г.	Задержан гражданин Украины, который, находясь в столичном регионе, по команде куратора из СБУ в ночное время осуществил поджоги двух шкафов сигнализации, централизации и автоматической блокировки Московской железной дороги	http://www.fsb.ru
10	23 февраля 2023 г.	Неизвестные диверсанты подорвали участок железной дороги в районе села Почтовое в Крыму. Это не привело к крушению поездов, однако вызвало задержку движения трех составов поезда Севастополь — Санкт-Петербург и двух пригородных электричек	https://tsargrad.tv/news/terakt-v-krymu-rogov-rasskazal-chto-proizoshlo-na-zheleznoj-doroge_730805
Предотвращенные акты			
11	Март 2022 г.	Жители Белгорода Зеленин и Турьянский готовились повредить участок железной дороги в районе поселка Томаровка Яковлевского городского округа Белгородской области перед следованием поезда. Приговорены к 3,5 годам лишения свободы каждый с отбыванием в колонии строгого режима по ч. 1 ст. 30,	https://www.interfax.ru/russia/887100

		ч. 1 ст. 281 УК РФ (приготовление к диверсии)	
12	4 сентября 2022 г.	18-летний житель Краснодарского края при помощи не менее четырех заранее приготовленных им бутылок с зажигательной смесью попытался уничтожить железнодорожный пост секционирования контактной сети участка железной дороги в Курганинском районе	https://iz.ru/1471275/iana-shturma/shalost-ne-radost-kto-stoit-za-diversiiami-podrostkov-na-zheleznykh-dorogakh
13	30 сентября 2022 г.	Житель Урала В. Меньшиков, завербованный украинскими спецслужбами, попытался устроить диверсию на путях железнодорожного сообщения, по которым ходят составы с российской бронетехникой, установив перемычки на железнодорожных путях, чтобы составы с бронетехникой сошли с рельсов	https://www.uralinform.ru/news/incidents/354687-sverdlovchanin-zaverbovannyi-ukrainoi-gotovil-diversiyu-na-jeleznoi-doroge/
14	1 февраля 2023 г.	ФСБ России задержаны трое граждан России, причастных к подготовке и совершению террористических актов на объектах железнодорожной инфраструктуры в Свердловской области за денежное вознаграждение по заданию украинских неонацистов	http://www.fsb.ru
15	22 февраля 2023 г.	В Нижневартовске Тюменской области сотрудниками ФСБ России задержан местный житель за подготовку к диверсии на участке Свердловской железной дороги. Он собирался совершить поджоги и иные действия, чтобы испортить релейные металлические шкафы для размещения специального оборудования на перегонах и железнодорожных станциях	https://topwar.ru/211520-fsb-predotvratila-diversiju-na-uchastke-zheleznoj-dorogi-v-nizhnevartovske.html

Литература

1. Ожегов, С. И. Словарь русского языка / С. И. Ожегов. — Москва : Рус. Яз., 1986.

2. Словарь по кибернетике / под редакцией В. М. Глушкова. — Киев, 1979.
3. Волик, Б. Г. Эффективность, надежность и живучесть управляющих систем / Б. Г. Волик, И. А. Рябинин // Автоматика и телемеханика. — 1984. — № 12. — С. 151—160.
4. Павлов, А. Н. Подход к оцениванию живучести транспортно-логистических систем / А. Н. Павлов, Д. А. Павлов, В. Н. Воротягин // Интеллектуальные технологии на транспорте. — 2020. — № 1. — С. 32—39.
5. Кульба, В. В. Управление безопасностью и живучестью объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта на основе индикаторного подхода / В. В. Кульба // Теоретическая и прикладная экономика. — 2013. — № 2. — С. 1—107.
6. Со Мое Аунг. Параллельный алгоритм для оценки живучести транспортных систем : дис. ... канд. техн. наук / Со Мое Аунг. — Москва, 2019.
7. Честа, А. В. Управление живучестью систем железнодорожного транспорта и безопасностью движения поездов : принципы, механизмы, инструменты : дис. ... канд. техн. Наук / А. В. Честа. — Ростов-на-Дону, 2009.
8. Прогнозируемые вызовы и угрозы национальной безопасности Российской Федерации и направления их нейтрализации / под общей редакцией А. С. Коржевского ; редколлегия: В. В. Толстых, И. А. Копылов. — Москва : РГГУ, 2021.
9. Землин, А. И. Некоторые вопросы правового регулирования и организации транспортной деятельности в годы Великой Отечественной войны (на примере Сталинградской битвы) / А. И. Землин // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 1. — С. 137—144.
10. Феллер, Г. М. Живучесть железных дорог как фактор устойчивости транспортного обеспечения Вооруженных Сил / Г. М. Феллер // Военная мысль. — 2019. — № 2. — С. 67—73.
11. Военный энциклопедический словарь. — Москва : Воениздат, 1984.

References

1. Ozhegov, S. I. Slovar' russkogo yazyka [Dictionary of the Russian language] / S. I. Ozhegov. — Moskva : Rus. YAz., 1986.
2. Slovar' po kibernetike [Dictionary of cybernetics] / pod redaktsiyey V. M. Glushkova. — Kiyev, 1979.
3. Volik, B. G. Effektivnost', nadezhnost' i zhivuchest' upravlyayushchikh sistem [Efficiency, reliability and survivability of control systems] / B. G. Volik, I. A. Ryabinin // Avtomatika i telemekhanika. — 1984. — № 12. — S. 151—160.
4. Pavlov, A. N. Podkhod k otsenivaniyu zhivuchesti transportno-logisticheskikh sistem [Approach to assessing the survivability of transport and logistics systems] / A. N. Pavlov, D. A. Pavlov, V. N. Vorotyagin // Intellektual'nyye tekhnologii na transporte. — 2020. — № 1. — S. 32—39.
5. Kul'ba, V. V. Upravleniye bezopasnost'yu i zhivuchest'yu ob"yektov infrastruktury zheleznodorozhnogo transporta na osnove indikatornogo podkhoda [Management of the safety and survivability of railway transport infrastructure facilities based on the indicator approach] / V. V. Kul'ba // Teoreticheskaya i prikladnaya ekonomika. — 2013. — № 2. — S. 1—107.
6. So Moye Aung. Parallel'nyy algoritm dlya otsenki zhivuchesti transportnykh sistem [So Moe Aung. Parallel algorithm for assessing the survivability of transport systems]: dis. ... kand. tekhn. nauk / So Moye Aung. — Moskva, 2019.
7. Chesta, A. V. Upravleniye zhivuchest'yu sistem zheleznodorozhnogo transporta i bezopasnost'yu dvizheniya poyezdov [Management of the survivability of railway

transport systems and the safety of train traffic: principles, mechanisms, tools]: printsipy, mekhanizmy, instrumenty : dis. ... kand. tekhn. Nauk / A. V. Chesta. — Rostov-na-Donu, 2009.
8. Prognoziruyemyye vyzovy i ugrozy natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii i napravleniya ikh neytralizatsii [Forecasted challenges and threats to the national security of the Russian Federation and directions for their neutralization] / pod obshchey redaktsiyey A. S. Korzhevskogo ; redkollegiya: V. V. Tolstykh, I. A. Kopylov. — Moskva : RGGU, 2021.
9. Zemlin, A. I. Nekotoryye voprosy pravovogo regulirovaniya i organizatsii transportnoy deyatel'nosti v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (na primere Stalingradskoy bitvy) [Some issues of legal regulation and organization of transport activities during the Great Patriotic War (on the example of the Battle of Stalingrad)] / A. I. Zemlin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 1. — S. 137—144.
10. Feller, G. M. Zhivuchest' zheleznykh dorog kak faktor ustoychivosti transportnogo obespecheniya Vooruzhennykh Sil [The survivability of railways as a factor in the stability of the transport support of the Armed Forces] / G. M. Feller // Voyennaya mysl'. — 2019. — № 2. — S. 67—73.
11. Voyennyy entsiklopedicheskiy slovar' [Military encyclopedic dictionary]. — Moskva : Voyenizdat, 1984.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 342.3:323

Воронов Алексей Михайлович,
доктор юридических наук, профессор,
главный научный сотрудник НИЦ 4,
Всероссийский научно-исследовательский
институт МВД России
Alex_voronoff@mail.ru

Угрозы и вызовы национальной безопасности современной России в условиях социальной напряженности

Аннотация. В статье автор отмечает, что угрозы и вызовы национальной безопасности Российской Федерации являются следствием сложившейся негативной геополитической обстановки в современном социуме и вызваны, прежде всего, проводимой Российской Федерацией специальной военной операцией по денацификации и демилитаризации Украины. Также существенную угрозу национальной безопасности России в современных условиях социальной напряженности представляет когнитивная угроза, основанная на использовании «уязвимостей человеческого мозга» и имеющая в купе с рукотворной пандемией коронавируса COVID-19 синергетический эффект. Не менее существенную угрозу безопасности современной России представляет этническая составляющая, которая в настоящее время трансформировалась из вызова безопасности в более емкое понятие — миграционная безопасность.

Ключевые слова: национальной безопасность; угрозы и вызовы; социальная напряженность; когнитивная угроза; миграционная безопасность.

Aleksey M. Voronov,
Doctor of Law, professor,
Main researcher of RC 4,
All-Russian research Institute of the MIA of Russia

Threats and challenges to the national security of modern Russia in the context of social tension

Abstract. In the current paper the author has considered the threats and challenges to the national security of the Russian Federation, because of the

current negative geopolitical situation in modern society, which are caused, first of all, by the special military operation carried out by the Russian Federation to denazify and demilitarize Ukraine. Also, a significant threat to the national security of Russia in the current conditions of social tension is a cognitive threat based on the use of “vulnerabilities of the human brain” and having a synergistic effect in combination with the man-made pandemic of the coronavirus COVID-19. An equally significant threat to the security of modern Russia is the ethnic component, which has now been transformed from a security challenge into a more capacious concept, namely migration security.

Keywords: national security; threats and challenges; social tension; cognitive threat; migration security.

Угрозы и вызовы безопасности современной независимой российской государственности существуют с момента окончания распада СССР — 26 декабря 1991 г., при этом многие из них актуализировались именно в настоящее время.

Следует отметить что угрозы и вызовы национальной безопасности Российской Федерации в первую очередь являются следствием сложившейся негативной геополитической обстановкой в современном социуме и вызваны, прежде всего, проводимой Российской Федерацией специальной военной операцией по денацификации и демилитаризации Украины и освобождению Донецкой и Луганской республик, Запорожской и Херсонской областей, которые в течение шести лет подвергались уничтожению нацистским режимом Украины, свергнувшим в 2014 г. законную власть.

Складывающаяся социальная напряженность в социуме изо дня в день стремительно нарастает среди россиян, о чем свидетельствуют данные многих опросов. Возрастает тревожность в обществе, все чаще приходится сталкиваться с паническими атаками среди населения. У большей части населения панические атаки возникают на фоне постковидных расстройств, у других — в результате перманентно продолжающихся хронических стрессов, возникают когнитивные нарушения (расстройства памяти и внимания, трудности в формулировании мыслей) и даже психозы.

Данные негативные явления приобретают синергетический эффект в купе друг с другом. Не секрет, что бушующая во всем мире в 2019—2022 г. пандемия коронавируса COVID-19 имеет рукотворный характер, авторство которой принадлежит США. [Пандемия COVID-19 имеет преднамеренный характер, и США причастны к ее возникновению. В Минобороны России, изучив добытые в ходе спецоперации документы, пришли к выводу, что пандемия коронавируса была вызвана искусственно. С учетом интереса американской администрации к изучению биологических средств «узконаправленного действия» приходится по-новому взглянуть на

причины возникновения пандемии новой коронавирусной инфекции и роль американских военных биологов в появлении и распространении возбудителя COVID-19. В Минобороны России привели цитату из авторитетного медицинского журнала «Ланцет» — в мае 2022 г. ведущий эксперт, профессор Колумбийского университета, являющегося ведущим научным учреждением по вопросам глобальной биобезопасности, Джеффри Сакс на конференции в Испании заявил, что «…коронавирус был создан искусственно и с большой вероятностью с использованием американских достижений в области биотехнологии…» // URL:https://rg.ru/2022/08/04/minoborony-rf-koronavirus-mog-byt-sozdan-iskusstvenno-s-ispolzovaniem-tehnologij-ssha.html?ysclid=lclyhf66po392032913 (дата обращения: 3 августа 2022 г.)]

Также следует учитывать что западные страны во главе с США ведут против России гибридную войну как в политической, экономической, так и социальной сфере, насаждая при этом в головы простых обывателей свою идеологию и моральные ценности, находящиеся на грани, а точнее противоречащие здравому смыслу. Данные деяния направлены на деградацию россиян и воспитание так называемых «служебных людей», которые беспрекословно подчиняются лишь указаниям своих кураторов либо эмиссаров международных экстремистских организаций, проникающих на территорию России из-за рубежа с целью дискредитации правящего режима, вплоть до совершения «цветных революций», направленных на свержение законной власти.

Характерным примером является современная Украина, в которой «ловушку» для России Запад строил очень искусно последние 30 лет. Агенты влияния США и Европы проводили работу с украинской молодежью, занимались промыванием мозгов, кропотливо формировали русофобское общественное сознание и даже не скрывали этого, при этом Россия предоставила Украину самой себе и не вмешивалась в происходящее на территории «братского государства». Россия отстранилась от распространения своего влияния, и сегодня мы получили украинскую молодежь, открыто ненавидящую все русское.

При таком подходе очень существенную угрозу суверенитету и территориальной целостности современной России представляет когнитивная угроза, суть которой заключается во «взломе личности» с помощью использования «уязвимостей человеческого мозга» [URL: https://russtrat.ru/analytics/24-dekabrya-2021-0010-7763?ysclid=lcozttr1bf155650932 (дата обращения: 30 декабря 2022 г.)].

Резюмируя вышеизложенное, следует отметить, что «руководство страны предпринимает все возможности для превенции рассмотренных угроз национальной безопасности. Положения Стратегии национальной безопасности Российской Федерации утвержденной Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400, идут в контексте поправок к Конституции РФ 2020 г., направленных на развитие демократических начал российской

государственности» [1]. При этом в третьем разделе Стратегии — «Национальные интересы Российской Федерации и стратегические национальные приоритеты» прежде всего прописаны положения о том, что «с учетом долгосрочных тенденций развития ситуации в Российской Федерации и в мире ее национальными интересами на современном этапе прежде всего является сбережение народа России, развитие человеческого потенциала, повышение качества жизни и благосостояния граждан». Также отмечается, что «на фоне реализации целенаправленной политики недружественных стран по сдерживанию Российской Федерации жизненно важное значение для нашей страны приобретают укрепление ее суверенитета, независимости, государственной и территориальной целостности, защита традиционных духовно-нравственных основ российского общества, обеспечение обороны и безопасности, недопущение вмешательства во внутренние дела Российской Федерации. При этом основными факторами, определяющими положение и роль Российской Федерации в мире в долгосрочной перспективе, становится высокое качество человеческого потенциала. Недружественные страны пытаются использовать имеющиеся в Российской Федерации социально-экономические проблемы для разрушения ее внутреннего единства, инспирирования и радикализации протестного движения, поддержки маргинальных групп и раскола российского общества. Все более активно применяются непрямые методы, направленные на провоцирование долговременной нестабильности внутри Российской Федерации».

При таком подходе, как нами отмечалось ранее, существенную угрозу национальной безопасности современной России в современных условиях социальной напряженности представляет именно когнитивная угроза, основанная на использовании «уязвимостей человеческого мозга» и имеющая в купе с рукотворной пандемией коронавируса COVID19 синергетический эффект.

По нашему мнению, не менее существенную угрозу безопасности современной России представляет этническая составляющая, которая в настоящее время трансформировалась из вызова безопасности в более емкое понятие — миграционная безопасность. В настоящее время руководство страны в контексте этнической безопасности наибольшее внимание уделяет вопросам нежелательной, скрытой, неконтролируемой, нелегальной миграции, составляющим содержание миграционной безопасности.

Признавая реальность такой угрозы, представляется очевидным, что именно введение в оборот института нежелательности миграции (въезда, пребывания, выезда иностранных граждан и лиц без гражданства, граждан государства, въезжающих из определенных государств и их территорий, а равно и граждан выезжающих в определенные государства и их территории) может стать средством повышения эффективности миграционной политики как Российской Федерации, так и сопредельных

государств, в части установления оправданного профилактического и превентивного контроля за миграционными потоками; законодательное установление дополнительных мер административно-правового воздействия будет способствовать действительной нейтрализации ресурсной базы международного терроризма.

При этом под нежелательной миграцией предлагается понимать международную миграцию (иммиграцию), не предполагающую смену места жительства, в целях участия в региональных вооруженных конфликтах, культивирования и распространения деструктивных идеологий, способствующих нарушению межнационального и межрелигиозного мира и согласия, свержения законно избранной власти.

Рассматривая основные легальные каналы, используемые для проникновения терроризма на территорию России, следует обратить внимание, что одним из способов проникновения терроризма является легальное пересечение участниками террористической деятельности государственной границы страны пребывания. Этот процесс предлагается именовать скрытой миграцией участников террористической деятельности. Это явление существенным образом отличается от незаконной миграции, осуществляемой путем нарушения законодательных процедур въезда (выезда), а также правил пребывания в стране.

Как показывает практика, имеет место быть целый ряд негативных проявлений среди мигрантов, наиболее характерный из них — шокирующий расстрел двумя мигрантами — гражданами Таджикистана наших добровольцев, которые готовились к отправлению в зону специальной военной операции на полигоне в Белгороде. Это было справедливо расценено властями как реальная угроза нашей национальной безопасности, которая актуализировалась именно в современной России. Официально в Минобороны России подтвердили, что «15 октября на полигоне Западного военного округа в Белгородской области двумя гражданами одной из государств СНГ совершен террористический акт» [URL: https://dzen.ru/a/Y1wTPfjzoRhfz-ej?& (дата обращения: 30 октября 2022 г.)]. В процессе проведения занятия по огневой подготовке с добровольцами, по собственной воле изъявившими желание участвовать в специальной военной операции, террористы начали стрелять из стрелкового оружия по составу своего подразделения. В итоге 11 человек погибло, еще 15 с ранениями разной степени тяжести доставлены в больницы, при этом атаковавшие были уничтожены ответным огнем.

Возникает резонный вопрос в отношении тех чиновников, которые осуществляют паспортизацию добровольцев из государств ближнего зарубежья, давая им российское гражданство, и посылают в зону спецоперации на Украину террористов. Оружие раздают мигрантам, и эти самые мигранты уже стреляют по российским бойцам. Отсутствует

элементарная проверка категории лиц из числа мигрантов, направляемых в число мобилизованных. Таким образом настежь раскрыты двери в Вооруженные Силы РФ иноземцам из государств СНГ, в которые, как показывает катастрофа в Белгородской области, в ряды военных могут просочиться террористы. Результат очень трагичен…

Статистика свидетельствует о том, что сегодня иностранные граждане массово получают гражданство России, минуя при этом военную службу. За последние пять лет его получили более 1 млн лиц, прибывших из Средней Азии и Закавказья, из них 550 тыс. бывших жителей Кыргызстана, Таджикистана и Узбекистана. Только в первом полугодии 2022 г. более 60 тыс. граждан этих стран получили гражданство России, и, соответственно получили, не только права, но и обязанность, предусмотренную Конституцией РФ по защите страны гражданской принадлежности [URL:https://www.ritmeurasia.org/news--2023-01-16--rastet-chislo-prestuplenij-sovershaemyh-v-rossii-migrantami-64134?ysclid=ld21ix9xdx380921928 (дата обращения: 16 января 2023 г.)].

Концепция «армии гастарбайтеров», а их в России по официальным данным МВД России более 6 млн, о которой пишут многие IT-издания, представляет серьезную угрозу национальной безопасности России. Таким образом, на наш взгляд, уместно говорить о «миграционной безопасности» как разновидности национальной безопасности Российской Федерации.

По данному вопросу состоялось заседание Совета Безопасности РФ, на котором в том числе рассматривались вопросы миграционной безопасности. Спусковым крючком, конечно, послужил шокирующий расстрел в Белгороде. Это было справедливо расценено властями как растущая угроза нашей национальной безопасности.

Подводя некоторые промежуточные выводы, уместно отметить, что миграционный кризис назрел уже давно. По мнению экспертов, количество мигрантов, в том числе и нелегальных, в нашей стране исчисляется 10—12 млн человек. Исходя из гендерной принадлежности, это в основном мужчины и женщины репродуктивного возраста 20—50 лет, которые расположились в городах и крупных населенных пунктах на всей территории России — от северных окраин до южных границ, включая Республику Крым.

Даже если представить, что только 1/10 составляют внедренные зарубежными эмиссарами под видом мигрантов боевики, образующие «спящие ячейки» с целью совершения по их приказу «цветных революций» для свержения законной власти, то эта армия составляет более 1 млн человек.

Для сравнения ниже представлен рейтинг пяти самых больших армий в мире, составленный в 2022 г. статистическим порталом Statista.com [https://spasibovsem.ru/ratings/interesnoe/samye-bolshie-armii-v-mire/].

Рейтинг (2022)	Численность военнослужащих
1. Китай	2 000 000
2. Индия	1 450 000
3. США	1 390 000
4. Северная Корея	1 200 000
5. Россия	850 000

Как следует из анализа данного материала, Вооруженные Силы РФ по количественному составу уступают так называемой «армии мигрантов». Если учесть, что они хорошо обучены и вооружены, то можно сказать что эта армия входит в ТОП-5 армий мира.

Сегодня реально стоит проблема большого количества так называемых этнических анклавов, которые буквально стали рассадником противоправного поведения, при этом следует признать, что на сегодняшний день конкретных мер в отношении их пока не выработано.

Обращаясь к официальной статистике, следует отметить, что глава Следственного комитета РФ А. Бастрыкин отмечает рост за последний год числа преступлений, совершаемых мигрантами. «В 2022 году правоохранителями было расследовано более 36 тыс. совершенных мигрантами преступлений, что на 10 процентов выше 2021 года, при этом весьма существенная их часть — это тяжкие и особо тяжкие преступления, такие как грабежи, убийства, изнасилования» [URL:https://www.ritmeurasia.org/news--2023-01-16--rastet-chislo-prestuplenij-sovershaemyh-v-rossii-migrantami-64134?ysclid=ld21ix9xdx380921928 (дата обращения: 16 января 2023 г.).

При таком подходе остро стоит остро вопрос миграционной безопасности. Сам факт наличия такого вида преступности, как миграционная, указывает на то, что правоохранительные органы, и в первую очередь полиция, должны уделять этому негативному явлению более пристальное внимание. Следует переносить акцент с раскрытия совершаемых преступлений на их предупреждение, т.е. нужно пересмотреть подходы к организации профилактической работы.

В связи с этим МВД России предлагает строже контролировать приезжих. Уже на границе мигранты должны будут сдать отпечатки пальцев и сфотографироваться, причем их смогут идентифицировать по биометрическим параметрам в режиме реального времени. Это позволит не пустить в страну тех, кому въезд в нее запрещен.

Новым для мигрантов должно стать требование подписать в пограничном пункте соглашение о лояльности. В нем иностранный

гражданин должен подтвердить, что знаком и согласен с правилами въезда, пребывания и осуществления трудовой деятельности. Он обязуется не участвовать в деятельности запрещенных организаций, в несанкционированных митингах, а также берет на себя обязанность оплатить расходы, связанные с его возможной высылкой. Требование об обязательной дактилоскопии и фотографировании уже действует для иностранцев, пребывающих в Россию больше чем на 90 дней.

Помимо организационных и практических мероприятий, следует совершенствовать правовую базу. Так Федеральный закон от 1 июля 2021 г. № 274-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О правовом положении иностранных граждан в Российской Федерации” и Федеральный закон “О государственной дактилоскопической регистрации в Российской Федерации”», устанавливает обязанность дактилоскопической регистрации, фотографирования, а также медицинского освидетельствования.

В ближайшее время планируется закончить разработку концептуально нового проекта нормативного акта, направленного на реформирование миграционных режимов и информатизацию государственного управления в этой сфере. Он подготовлен МВД России и внесен на рассмотрение в Правительство РФ. Документом планируется создание института административного надзора, в рамках которого предусматривается специальный правоохранительный режим — «контролируемое пребывание». При таком подходе вместо двух самостоятельных процедур — выдворения и депортации — вводится механизм высылки из страны.

Также представляется целесообразным довести до логического завершения вопрос кодификации миграционного законодательства. Принятие миграционного кодекса Российской Федерации позволит расширить сферу государственного администрирования миграционных потоков. Кодифицированный акт в сфере миграционного законодательства позволит обеспечить правовую конвергенцию всего массива законодательного регулирования в рамках единого документа, а также решить проблемы систематизации миграционного законодательства, способствуя при этом не только упорядочению всей нормативной правовой основы, но и коренной переработке его отдельных элементов, при которой соединяются в единые правовые образования, в целостные юридические конструкции преимущества и достижения различных сфер права.

На основании вышеизложенного, а также в целях реализации положений вышеуказанных документов, направленных на обеспечение национальной безопасности, а также защищенности россиян представляется целесообразным активизировать работу правоохранительных органов, в частности, органов внутренних дел. В целях снижения социальной напряженности, усиления охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности,

недопущения террористических актов, а также борьбы с проявлениями уголовной преступности и противодействия административной деликтности, в том числе среди мигрантов, следует мобилизовать все силы и средства, состоящие на вооружении в органах внутренних дел, при этом обратить внимание на общественные организации правоохранительной направленности, которые являются существенным и действенным резервом в борьбе с преступностью.

Литература

1. Воронов, А. М. Стратегия национальная безопасности: угрозы и вызовы современной России / А. М. Воронов // Актуальные проблемы административного права и процесса. — 2022. — № 1. — С. 46—49.

References

1. Voronov, A. M. Strategiya natsional'naya bezopasnosti: ugrozy i vyzovy sovremennoy Rossii [National security strategy: threats and challenges of modern Russia] / A. M. Voronov // Aktual'nyye problemy administrativnogo prava i protsessa. — 2022. — № 1. — S. 46—49.

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 336.7:347.7

Евстифеев Игорь Владимирович,
ООО «ЭнергоГрупп Девелопмент»

Матвеева Мария Андреевна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Правовое регулирование и перспективы использования криптовалют на транспорте

Аннотация. В настоящей статье рассматриваются возможные перспективы использования криптовалюты как альтернативного средства платежа в международном товарообмене, транспортной отрасли, а также перспективы использования криптовалюты взамен традиционных международных валют (доллар и евро), которые в последние годы утратили свои лидирующие позиции, прежде всего, по политическим мотивам. Затрагиваются проблемные вопросы правового регулирования криптовалют на международном уровне, в российском законодательстве. Показаны подходы разных государств к регулированию криптовалютных отношений. Основной целью данной статьи является исследование пробелов и противоречий в российском и международном законодательстве в области регулирования криптовалютных отношений. Достижение целей осуществляется с помощью решения таких задач, как изучение предпосылок развития криптовалюты как средства платежа, изучение теоретико-правовых аспектов правового регулирования криптовалютных отношений в России и за рубежом.

Ключевые слова: криптовалюта; цифровой рубль; цифровая валюта; правовое регулирование; московский транспорт.

Igor V. Evstifeev,
LLC “EnergoGroup Development”

Mariya An. Matveeva,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Legal regulation and prospects for the use of cryptocurrencies in transport

Abstract. The current paper has presented the discussion of the possible prospects for using cryptocurrencies as an alternative means of payment in international trade, the transport industry, as well as the prospects for using cryptocurrencies instead of traditional international currencies (dollar and euro), which have lost their leading positions in recent years, primarily for political reasons. There have been considered problematic issues of legal regulation of cryptocurrencies at the international level, in Russian legislation. There have been shown approaches of different states to the regulation of cryptocurrency relations. The main purpose of the paper was to study the gaps and contradictions in Russian and international legislation in the field of regulation of cryptocurrency relations. Achieving the goals is carried out by solving such problems as studying the prerequisites for the development of cryptocurrency as a means of payment, studying the theoretical and legal aspects of the legal regulation of cryptocurrency relations in Russia and abroad.

Keywords: cryptocurrency; digital ruble; digital currency; legal regulation; Moscow transport.

Первые два десятилетия XXI в. ознаменовались переломными историческими событиями, связанными с глобальным переходом мировой экономики с Запада на Восток, смещением вектора политического влияния стран вслед за экономикой. Сегодня наблюдается явное переустройство старого, устоявшегося после Второй мировой войны миропорядка, который включает экономическое, политическое и культурное доминирование, политику сдерживания, экономического подавления.

В 2022 г. так называемый «коллективный запад» решил применить новое экономическое давление на Российскую Федерацию, связанное с применением пакетов санкций. В настоящее время в отношении России сформировано уже десять пакетов санкций, суть которых заключается в подавлении роста экономики, в том числе путем запрещения расчетов при выполнении международных обязательств в долларах США и евро, а также в замораживании активов Российской Федерации, находящихся в иностранной валюте в зарубежных банках. Это новый вызов не только российской экономике, но и правовой системе страны и мира. Роль, а главное доверие к ведущим до 2022 г. мировым валютам (доллар США и евро) снизились не только в нашей стране, но и во всем мире. Мировое сообщество, понимая бесперспективность дальнейшего построения мировой экономики на расчетах в долларах США и евро, вынуждено искать новые пути денежного обмена в международной торговле.

Мировые лидеры обсуждают два наиболее вероятных сценария преодоления кризиса доверия к мировым валютам: расчеты в национальных валютах торгующих стран, внедрение новой (резервной) мировой валюты.

На наш взгляд, первый вариант может быть востребован при торговле между крупными игроками мировой экономики, например, в контрактах между Российской Федерацией и Китайской Народной Республикой, Российской Федерацией и Республикой Индия. К торговым отношениям со странами с менее развитой экономикой подобный вариант не будет оправдан, так как в случае прекращения торговли или ее снижения на счетах образуется много национальной валюты экономически слабых государств, риск обесценивания которой или риск «залежаться» как никому не нужной существенно возрастает. В этом случае вполне оправдан второй вариант — производить расчеты в новой (резервной) мировой валюте.

Имеется и третий вариант, который по ряду причин не обсуждается с больших трибун. В настоящее время данный вариант расчетов больше рассматривается на уровне профильных министерств и ведомств, национальных банков. Речь идет о расчетах в международной торговле при помощи криптовалюты, как универсального, наднационального средства платежа.

Одним из первых на мировой арене эту идею озвучил глава Организации содействия торговли Исламской Республики Иран Моххамед-Реза Мадуди в интервью местному агентству «*Tesmir*», открыто заявивший о разработке собственной криптовалюты для возобновления торговых отношений Ирана с остальным миром, где все еще доминирует американский доллар [URL: https://esj.today/PDF/57ECVN518.pdf. (дата обращения: 21 декабря 2022 г.)]. Удивительно то, что казавшиеся ранее нецелесообразными средства платежа, вдруг, в условиях санкций, стали такими обсуждаемыми. Исламская Республика Иран, находящаяся под санкциями США уже не одно десятилетие, обратилась к добыче биткойнов. Иран фактически признал, что добыча биткойнов «представляет собой привлекательную возможность для экономики, пострадавшей от санкций, страдающей от нехватки наличных денег, но с избытком нефти и природного газа» [8, стр. 203]. Ужесточение санкционного давления — главная причина, по которой власти Исламской Республики Иран изменили свое отношение к криптовалюте. Между тем 9 марта 2022 г. Президент США издал «Исполнительный указ об обеспечении ответного развития цифровых активов», в котором отмечена опасность возможного использования виртуальных активов в качестве инструмента для обхода режима финансовых санкций [8, стр. 180].

На международной конференции «Цифровая экономика в России. Нестандартные формы расчетов» С. В. Калашников, занимающий тогда пост первого заместителя председателя Комитета Совета Федерации по экономической политике, говорил о целесообразности замены доллара США криптовалютой при межгосударственных расчетах.

В юридической периодике часто встречаются полярные мнения о возможности применения криптовалюты как средства расчета в

международной торговле. Это обусловлено, прежде всего, отсутствием единого международного правового подхода к регулированию криптовалюты. Так, одни страны поощряют внедрение криптовалюты в оборот (Австралия, Германия, Нидерланды, Новая Зеландия, Сингапур), другие устанавливают жесткие ограничения (Китай, Россия, Индонезия), третьи — придерживаются нейтральной позиции по отношению к криптовалюте, четвертые — устанавливают прямой запрет на криптовалюту (Боливия, Эквадор, Тайланд, Вьетнам).

Банк России предостерегает россиян от вложений в криптовалюту, мотивируя свою позицию отсутствием обеспечения данной валюты, отсутствием юридически обязанного субъекта, анонимностью операций, наличием высокого риска потери стоимости, отсутствием контроля со стороны Банка России и неподчинением криптовалюты единой государственной денежно-кредитной политике. Нередко регулятор в своих официальных источниках по отношению к криптовалюте употребляет выражение «денежный суррогат», подчеркивая тем самым положение криптовалюты по отношению к официальному платежному инструменту. Тем не менее в одном из своих релизов Банк России признал, что Россия (точнее, российские пользователи) является одним из ключевых игроков на рынке криптовалют [https://cbr.ru/Content/Document/File/132241/Consultation_Paper_20012022.pdf. (дата обращения: 17 декабря 2022 г.)]. Председатель Правительства РФ М. В. Мишустин, выступая с докладом в Государственной Думе в 2022 г., признал, что объем хранимых россиянами виртуальных активов превышает 10 трлн руб.

После начала специальной военной операции России на Украине британскими исследователями была выявлена небывалая активность криптовалютных бирж на территории Украины, целью которых было содействие сбору средств при помощи криптовалютных операций [3, стр. 146].

Нормативно закрепленного понятия «криптовалюта» в российском законодательстве нет. Вместо термина «криптовалюта» используется термин «цифровая валюта».

В Российской Федерации правовое регулирование криптовалюты (цифровой валюты) закреплено на федеральном уровне в ряде нормативных правовых актов. Прежде всего, это Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 259-ФЗ «О цифровых финансовых активах, цифровой валюте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Статья 3 данного Закона раскрывает понятие «цифровой валюты», под которой понимается «совокупность электронных данных (цифрового кода или обозначения), содержащихся в информационной системе, которые предлагаются и (или) могут быть приняты в качестве средства платежа, не являющегося денежной единицей Российской Федерации, денежной единицей иностранного

государства и (или) международной денежной или расчетной единицей, и (или) в качестве инвестиций и в отношении которых отсутствует лицо, обязанное перед каждым обладателем таких электронных данных, за исключением оператора и (или) узлов информационной системы, обязанных только обеспечивать соответствие порядка выпуска этих электронных данных и осуществления в их отношении действий по внесению (изменению) записей в такую информационную систему ее правилам».

В европейских странах понятие «криптовалюта» заменяется понятием «виртуальная валюта», под которой понимается «цифровое представление стоимости, которое не выпущено и не гарантировано центральным банком или государственным органом, не обязательно привязано к законно установленной валюте и не обладает юридическим статусом валюты или денег, но принимается физическими или юридическими лицами в качестве средства обмена и которое может передаваться, храниться и продаваться в электронном виде». Такое понятие закреплено в Директиве (ЕС) 2018/843 Европейского парламента и Совета от 30 мая 2018 г. В данном определении прослеживается бартерная природа виртуальной валюты.

В Канаде 11 февраля 2014 г. принят первый в мире закон, признающий криптовалюту денежным средством. Здесь на законодательном уровне разрешено использование криптовалюты для оплаты покупок в сети «Интернет» и магазинах, принимающих виртуальные валюты.

В законодательстве Японии криптовалюта определяется как стоимость имущества, которая может быть использована в качестве оплаты за покупку или аренду товаров или предоставление услуги [5, стр. 89].

Как видно, в национальных законодательствах России и Европейского Союза наблюдается несовпадение понятий, но при этом наблюдается схожесть в их трактовке. Противоположная позиция занимается законодателями Японии и Канады. Пока не сформирована единая понятийная база в рамках настоящей статьи предлагаем упоминать термин «криптовалюта» как наднациональный.

Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 259-ФЗ признает цифровую валюту имуществом, средством платежа, но не эквивалентным национальной валюте (российскому рублю). Статья 140, 861 Гражданского кодекса РФ устанавливает рубль как законное платежное средство, платежи по которому могут осуществляться на всей территории РФ как в наличной, так в и безналичной форме расчета. Безналичные расчеты могут осуществляться путем перевода банками или иными кредитными организациями. Аналогичная позиция содержится в ст. 1.1. Федерального закона от 22 мая 2003 г. № 54-ФЗ «О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении расчетов в Российской Федерации».

Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 259-ФЗ устанавливает прямой запрет принимать оплату товаров, работ и услуг в цифровой валюте.

Федеральный закон от 7 августа 2001 г. № 115-ФЗ «О противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма» в ст. 3 также приравнивает цифровую валюту к имуществу. Подобная правовая позиция прослеживается и в ст. 2 Федерального закона от 26 октября 2002 г. № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве), и в ст. 68 Федерального закона от 2 октября 2007 г. № 229-ФЗ «Об исполнительном производстве».

Таким образом, законодательство в России и в странах Европейского Союза признает ценность цифровой валюты, которую можно реализовать за деньги (не цифровые).

18 февраля 2022 г. Минфин России внес в Правительство РФ проект федерального закона «О цифровой валюте», который был разработан Министерством в рамках реализации поручения Правительства РФ от 7 февраля 2022 г. № ДГ-П13-1613 на основе утвержденной концепции регулирования механизма организации криптовалют. Данный законопроект по-прежнему позиционирует криптовалюту как запрещенное средство платежа на территории РФ, а сама криптовалюта получила статус законного инструмента для инвестиций. Закрепляется понятие цифрового майнинга как деятельности, направленной на получение криптовалюты. В целом законопроект направлен на формирование легального рынка цифровых валют.

17 ноября 2022 г. инициативной группой депутатов в Государственную Думу внесен законопроект № 237585-8 «О внесении изменений в Федеральный закон “О цифровых финансовых активах, цифровой валюте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации”», также закрепляющий понятие майнинга. Данный законопроект запрещает рекламу цифровой валюты, товаров, работ и услуг в целях выпуска, организации и обращения цифровой валюты.

Одним из способов восстановления контроля над цифровой валютой на территории РФ является ее признание в качестве официального платежного средства. Отсутствие четко закрепленного в законе понятия «цифровая валюта Центрального банка» порождает недопонимание в различиях между «цифровой валютой» и «цифровой валютой Центрального банка» (далее — ЦВЦБ). Основное отличие заключается в том, что цифровая валюта не является официальным средством платежа, не регулируется национальным банком и ничем не подкреплена, чего нельзя сказать о ЦВЦБ.

Все чаще на международном уровне и внутри нашей страны звучат мнения о необходимости создания ЦВЦБ, которая имела бы все признаки, присущие наличным и безналичным деньгам, т.е. третьей, ранее не известной формы валюты. С 2017 г. Банк России периодически поднимает вопрос о создании цифрового рубля. Цифровой рубль, сочетая в себе свойства наличных и безналичных денег, является третьей формой российской валюты. Внедрение цифрового рубля является неизбежным на

фоне цифровизации российской экономики, банковского сектора, внедрения подобных пилотных проектов в ряде стран. Особенно Банк России выделяет способность цифрового рубля не только к осуществлению онлайн-платежей, но и к его использованию без подключения к сети «Интернет», т.е. в режиме офлайн. Исключительно важным, по мнению регулятора, является то, что цифровой рубль может эмитировать только Банк России, что выгодно отличает его от цифровой валюты (криптовалюты).

Ряд ведущих экономик мира уже внедрили цифровую валюту национального банка в экономику своей страны. Например, Китай ввел в оборот цифровой юань. При этом госслужащим КНР государство выплачивает часть жалования на электронные кошельки именно в виде цифрового юаня, а не в виде безналичного расчета.

С 23 августа 2022 г. Китайская Народная Республика вступила в новую фазу тестирования цифрового юаня, разрешив его использование для оплаты общественного транспорта. Еще одним привлекательным пилотным проектом в области использования цифрового юаня является возможность оплаты с его помощью налогов и сборов. Так с апреля 2022 г. подоходный налог, налог на имущество и взносы на социальное обеспечение могут оплатить в шести городах провинции Чжэцзян.

В 2019 г. Аргентинская Республика пошла по беспрецедентному пути, разрешив оплачивать проезд в общественном транспорте при помощи криптовалюты «Биткоин» в 37 городах страны. В этом же году власти пятого по величине города Бразилии, Фортелаза, объявили о своем намерении принимать криптовалюты для оплаты проезда в общественном транспорте.

В целом в мире, изначально усилиями отдельных перевозчиков, активное внедрение криптовалюты как средства оплаты происходит с 2013 г. Впоследствии к данному процессу подключилась *IATA* (*International Air Transport Association*). Одной из первых компаний использующих криптовалюту для оплаты своих услуг, стала *Air Baltic*, а Лондонский билетный агрегатор *Alternative Airlines* обеспечивает возможность покупки услуг более чем у 600 авиакомпаний за пять различных криптовалют [4, стр. 107]. В аэропортах Цюриха и Амстердама уже установлены и функционируют криптовалютные автоматы, обеспечивающие возможность расчета за покупки, сделанные на территории данных аэровокзалов, при помощи криптовалют, а также позволяющие обменять криптовалюты на традиционные (фиатные) деньги.

В Российской Федерации Росавиация, АО «Аэрофлот — Российские авиалинии» совместно с ПАО «Сбербанк» начали внедрять блокчейн в документооборот.

Распоряжением Правительства РФ от 21 декабря 2021 г. № 3744-р утверждено стратегическое направление в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030

года. Одной из приоритетных целей является создание проекта «Зеленый цифровой коридор пассажира», что предполагает создание единого цифрового профиля пассажира как инструмента для оплаты проезда на всех видах транспорта (с применением технологии биоментрии), разработку сервиса построения оптимального маршрута поездки (*MaaS*), а также цифровых пассажирских терминалов.

Город Москва, являясь одним из ключевых логистических узлов нашей страны, не мог остаться в стороне от современных цифровых тенденций транспортной отрасли. По итогам 2021 г. Москва занимает третье место в лидирующей десятке городов по развитию транспортной системы.

Постановлением Правительства города Москвы от 2 сентября 2011 г. № 408-ПП была утверждена Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы». Над подготовкой программы работали ведущие вузы столицы. В январе 2022 г. Минтранс России утвердил проект Стратегии развития транспортной системы Москвы и Московской области на период до 2035 года. В этом же году разработан проект Стратегии московского транспорта до 2023 и 2030 года на перспективу до 2040 года, где определены ключевые направления развития транспортного комплекса столицы, среди которых не остались без внимания внедрение цифровых технологий на транспорте Москвы.

Российская столица пока не объявляла о принятии криптовалюты в качестве средства платежа при оплате проезда на территории города Москвы даже в качестве эксперимента. Это вполне логично, так как действующее федеральное законодательство не признает криптовалюту в качестве средства платежа. Однако ряд нововведений всячески стимулирует применение современных цифровых технологий. Так, по сообщению сайта «mos.ru» с декабря 2021 г. официально заработала виртуальная карта «Тройка», что позволяет оплачивать проезд в одно касание с использованием безналичного расчета. Это еще не криптовалюта, но явный прогресс по направлению к цифровизации.

В октябре 2021 г. на территории города Москвы начала полноценно функционировать система оплаты проезда по биометрическим данным, так называемая система *Face Pay*. Справедливости ради следует сказать, что Москва — это первый мегаполис в мире, где данная система работает в таком масштабе.

На территории города Москвы внедрена и функционирует система «Московский паркинг», позволяющая в режиме реального времени увидеть наличие ближайших парковок (как платных, так и бесплатных), ознакомиться с тарифами парковочных мест. Помимо всего данное приложение позволяет оплатить парковку при помощи привязанной банковской карты. Каких-либо альтернативных вариантов оплаты приложение в настоящее время также не содержит.

Стоит обратить внимание на внедрение в общественном транспорте города Москвы беспилотного транспорта. Так, с 2019 г. началось

тестирование беспилотного трамвая по маршруту № 17 «Медведково-Останкино». Внедрение каких-либо нетрадиционных способов оплаты за проезд на данном инновационном маршруте пока также не произошло. Если учитывать, что «российская цифровая экономика характеризуется плавно нарастающей динамикой», в ближайшем будущем стоит ожидать появления новых способов расчетов [1, стр. 66].

Смеем предположить, что с появлением в России цифрового рубля рост возможностей данного вида платежа в сочетании с реализованным Стратегическим направлением позволит Российской Федерации занять ведущие позиции на мировой арене. Так как криптовалюта по своей сути может являться универсальным (наднациональным) средством платежа, вполне логично предположить возможность использования в недалеком будущем криптовалюты как универсального средства оплаты в международном сообщении. Предположительно данное средство оплаты изначально будет доступно в некоторых странах, законодательство которых наиболее лояльно относятся к криптовалюте. Возможно не в странах, а в транспортных компаниях, расположенных на территории этих стран, с последующим завоеванием популярности по всему миру.

На международном уровне ведутся разговоры о внедрении единой криптовалюты для стран БРИКС (Бразилия, Россия, Индия, Китай, ЮАР). Даная валюта должна появиться на мировом рынке к 2025 г. Более того, Банк международных расчетов в октябре 2019 г. организовал саммит Центробанков G20, на котором была озвучена идея международной криптовалюты.

Одним из способов повышения доверия международного сообщества к криптовалютам и внедрения их в международный финансовый оборот является выпуск обеспеченных криптовалют. Некоторые криптопроекты выпускают криптовалюты, обеспеченные золотом либо драгоценными камнями, а курс таких криптовалют становится привязанным к курсу соответствующего обеспечения. Распространение обеспеченных криптовалют в финансовой сфере происходит с 2015 г. Так, по неподтвержденной информации, в 2018 сингапурский фонд планировал осуществить размещение на площадке «Восход», базирующейся на Санкт-Петербургской бирже, криптовалюту, обеспеченную российскими алмазами [URL: https://esj.today/PDF/57ECVN518.pdf. (дата обращения: 21 декабря 2022 г.)]. Сбербанк в августе 2020 г. анонсировал выпуск своей криптовалюты — *Sbercoin*, привязанной к российскому рублю во внутренней системе кредитной организации.

В январе 2023 г. стало известно, что Российская Федерация и Исламская Республика Иран начали обсуждать создание привязанного к золоту совместного коина. Основная цель создания такой валюты — замена доллара США, российского рубля и иранского риала во внешнеторговых расчетах. По мнению авторов, это будет стейблкоин, т.е. цифровая валюта, стоимость которого привязана к традиционным (фиатным) деньгам или

драгоценным металлам. Стейблкоины, как разновидность криптовалют, используются не для целей инвестирования, а в основном для цифровых расчетов.

По нашему мнению, криптовалюту как возможное средство платежа полностью игнорировать нельзя. Путь запрещения криптовалют — тупиковый. Ни одно государство в мире не обладает ни полномочиями, ни силой, позволяющими запретить криптовалюту. Это объясняется отсутствием единого субъекта регулирования в технологии блокчейн. Итальянский мыслитель Никколо ди Бернандо Макиавелии когда-то сказал: «Если не можешь победить толпу — возглавь ее». Данный подход целесообразно использовать и в правовом регулировании криптовалют. Вполне логично с точки зрения государства юридически урегулировать саму криптовалюту, криптовалютный рынок. Государство должно заняться созданием норм «для обеспечения в обществе урегулированности и порядка» [6, стр. 33]. Необходимо создавать единые международные стандарты регулирования, совершенствовать национальное законодательство. В то же время страны, которые пассивно ведут себя по отношению к криптовалютам, создают угрозу нелегального и неконтролируемого потока средств, который может быть направлен как на поддержку благих намерений, так и финансирование запрещенной деятельности, например, финансирование терроризма. Отсутствие фактического юридического препятствия к их использованию как законного платежного средства во многих странах является сомнительным плюсом, который, скорее всего, будет более привлекательным для нелегального финансирования и отмывания денег, чем для привлечения инвестиций.

Банк международных расчетов, акционерами которого являются 60 центральных банков мира, изначально критиковал криптовалюту, называя ее «комбинацией мыльного пузыря и финансовой пирамидой». Банк международных расчетов — не единственный, кто придерживается такого мнения. «Суть работы критовалюты напоминает структуру финансовой пирамиды… Основываясь на сравнительной характеристике, можно сделать вывод, что криптовалюта схожа по большинству признаков с финансовой пирамидой, следовательно, ее можно назвать таковой (или минимум одним из подвидов)» [7, стр. 184].

С другой точки зрения, развитие рынка цифровых финансовых активов в России вызывает позитивный настрой экспертного сообщества, которое отмечает «большой потенциал, поскольку в настоящее время, в условиях внешнего санкционного воздействия, когда традиционный финансовый рынок подвергся серьезным испытаниям, вопросы привлечения и финансирования с сниженными издержками для бизнеса (данную задачу способны решить цифровые финансовые активы) выходят на первый план» [2, стр. 29]. Федеральный закон от 14 июля 2022 г. № 323-ФЗ «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской

Федерации» освобождает от НДС выпуск финансовых активов, услуг операторов информационных систем, операторов обмена услуг по обеспечению доступа пользователей к указанным информационным системам. Вопрос налогообложения цифровых финансовых активов урегулирован на законодательном уровне.

Судебная защита прав обладателей цифровой валюты осуществляется только при условии информирования ими о фактах обладания цифровой валютой и совершения гражданско-правовых сделок, операций с цифровой валютой в порядке, установленном Налоговым кодексам РФ.

Подводя итоги, можно сказать, что однозначного отношения к криптовалюте как на мировой арене, так и внутригосударственной, не имеется. В глобальном масштабе рынок криптовалют развивается по своим законам: одни государства пытаются его регулировать, вторые вводят частичные ограничения, третьи занимают пассивную позицию. В любом случае недооценивать потенциал криптовалюты как платежного средства нельзя. Национальные законодательства государств, при отсутствии единых, выработанных международным сообществом принципов и правил регулирования критовалютного рынка будут создавать противоречия, которые держатели криптовалют вынуждены «обходить». Нередки случаи, когда перспективный *start up* в области криптовалют вынужден уезжать из страны для продвижения своих проектов на мировом рынке именно по причине запретов или отсутствия правового регулирования данной деятельности со стороны государства, в котором он проживал. Наличие правовой базы для регулирования криптовалютного рынка позволит решить одну из актуальных проблем при реализации национальной программы цифровой экономики — так называемую проблему «утечки мозгов».

На сегодняшний день создание цифровой валюты Центрального банка кажется менее отдаленной перспективой, нежели легализация криптовалют как законного платежного средства. Это связано, прежде всего, с описанными выше рисками и опасениями регулятора. По нашему мнению, создание цифрового рубля в России и аналогичных цифровых валют центральных банков в других странах может быть неким промежуточным этапом к созданию наднациональной цифровой валюты, лишенной недостатков современных валют, использующихся в международной торговле, которые сейчас налицо у доллара США и евро. Недаром страны БРИКС начали задумываться над этим вопросом. Подобный финансовый инструмент позволит отделить финансы от политики, сделать курс международной валюты более стабильным, способным справиться с современными вызовами. Практическое воплощение подобных идей невозможно без эффективной правовой базы.

Предполагаем, что в недалеком будущем на международном уровне будет выработана некая конвенция о криптовалюте, содержащая основные принципы регулирования криптовалютного рынка и всего, что с

ним связано. После чего национальные законодательства государств будут приведены к единому подходу в вопросе правового регулирования криптовадют, деятельности майнинга, возможности оплаты товаров, работ и услуг криптовалютными активами, единому понятийному аппарату.

Также смеем предположить, что пассивная позиция некоторых членов мирового сообщества в отношении криптовалют не принесет для них никакой пользы. Отсутствие юридически закрепленного статуса криптовалюты (даже ее запрета) создает угрозы развития неконтролируемых теневых потоков цифровых кодов, которые могут быть как неофициальным платежным средством, так и имуществом, за реализацию которого можно получить традиционные деньги. Государства как минимум теряют доход в виде налоговых отчислений, также ставится под угрозу стабильность государственной финансовой системы. Самая главная проблема пассивной позиции — создается реальная угроза существованию самого государства. Российская Федерация, создавая правовую базу регулирования криптовалютного рынка, пошла по наиболее правильному пути, который минимизирует возможное отставание нашей страны в будущем от мировых технологий в области криптовалты, обеспечит стабильное положение Российской Федерации на международном рынке, в международной правовой системе. Выбранный путь позволит закрепить правовой статус и интересы держателей криптовалют, их эмитентов, обеспечить прозрачность сделок с криктовалютой.

Литература

1. Белик, В. А. Цифровизация транспортной отрасли Российской Федерации: текущее положение, проблемы и тенденции / В. А. Белик, Т. Ю. Кудрявцева // Бизнес. Образование. Право. — 2022. — № 4 (61). — С. 64—71.
2. Валова, А. А. Налоговое регулирование операций с криптовалютами в России и за рубежом / А. А. Валова // Налоги и налогообложение. — 2022. — № 4. — С. 16—41.
3. Долгиева, М. М. Криптопреступность в условиях специальной военной операции и западных санкций / М. М. Долгиева // Актуальные проблемы российского права. — 2022. — Том 17. — № 8 (141). — С. 144—149.
4. Махарева, Э. Криптовалютная среда «Авиакойн»: предложения для российского воздушного транспорта / К. Махарева [и др.] // Вестник Санкт-Петербургского университета гражданской авиации. — 2020. —№ 3 (28). — С. 106—115.
5. Криптовалюта как средство платежа: частноправовой и налоговый аспекты: монография / под общей редакцией М. А. Егоровой. — Москва : Проспект, 2021.
6. Матвеева, М. А. Теоретические основы соотношения нормотворчества и правотворчества / М. А. Матвеева // Образование и право. — 2014. — № 11-12. — С. 32—40.
7. Медиков, Е. В. Криптовалюты как современные финансовые пирамиды: некоторые проблемы правового регулирования / Е. В. Медиков, А. В. Ростокинский // Образование и право. — 2020. — № 12. — С. 182—187.

8. Орлов, О. В. Экономический механизм и институты международных расчетов в криптовалюте / О. В. Орлов // Финансовые рынки и банки. — 2022. — № 8. — С. 50—52.

References

1. Belik, V. A. Tsifrovizatsiya transportnoy otrasli Rossiyskoy Federatsii: tekushcheye polozheniye, problemy i tendentsii [Digitalization of the transport industry of the Russian Federation: current situation, problems and trends] / V. A. Belik, T. YU. Kudryavtseva // Biznes. Obrazovaniye. Pravo. — 2022. — № 4 (61). — S. 64—71.
2. Valova, A. A. Nalogovoye regulirovaniye operatsiy s kriptovalyutami v Rossii i za rubezhom [Tax regulation of operations with cryptocurrencies in Russia and abroad] / A. A. Valova // Nalogi i nalogooblozheniye. — 2022. — № 4. — S. 16—41.
3. Dolgiyeva, M. M. Kriptoprestupnost' v usloviyakh spetsial'noy voyennoy operatsii i zapadnykh sanktsiy [Cryptocrime in the conditions of a special military operation and Western sanctions] / M. M. Dolgiyeva // Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2022. — Tom 17. — № 8 (141). — S. 144—149.
4. Makhareva, E. Kriptovalyutnaya sreda «Aviakoyn»: predlozheniya dlya rossiyskogo vozdushnogo transporta [Cryptocurrency environment "Aviacoin": proposals for Russian air transport] / K. Makhareva [i dr.] // Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta grazhdanskoy aviatsii. — 2020. —№ 3 (28). — S. 106—115.
5. Kriptovalyuta kak sredstvo platezha: chastnopravovoy i nalogovyy aspekty [Cryptocurrency as a means of payment: private law and tax aspects]: monografiya / pod obshchey redaktsiyey M. A. Yegorovoy. — Moskva : Prospekt, 2021.
6. Matveyeva, M. A. Teoreticheskiye osnovy sootnosheniya normotvorchestva i pravotvorchestva [Theoretical foundations of the correlation of rule-making and law-making] / M. A. Matveyeva // Obrazovaniye i pravo. — 2014. — № 11-12. — S. 32—40.
7. Medikov, Ye. V. Kriptovalyuty kak sovremennyye finansovyye piramidy: nekotoryye problemy pravovogo regulirovaniya [Cryptocurrencies as modern financial pyramids: some problems of legal regulation] / Ye. V. Medikov, A. V. Rostokinskiy // Obrazovaniye i pravo. — 2020. — № 12. — S. 182—187.
8. Orlov, O. V. Ekonomicheskiy mekhanizm i instituty mezhdunarodnykh raschetov v kriptovalyute [Economic mechanism and institutions of international settlements in cryptocurrency] / O. V. Orlov // Finansovyye rynki i banki. — 2022. — № 8. — S. 50—52.

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 338.47

© Шатская Ирина Ивановна,
кандидат экономических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

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

Компании транспортного сектора российской экономики: анализ инвестиционной привлекательности

Аннотация. Актуальность анализа инвестиционной привлекательности компаний транспортного сектора продиктована наличием проектов, направленных на развитие, создание и цифровизацию объектов транспортной инфраструктуры, сопряженных с большими затратами в высококонкурентной среде. В статье приведены результаты оценки инвестиционной привлекательности российских лидеров по рыночной капитализации в секторе «Транспорт», акции которых торгуются на фондовом рынке Московской биржи (*MOEX*). Авторы предлагают потенциальным инвесторам набор инструментов аналитика, который поможет с выбором перспективных для инвестирования компаний транспортного сектора, являющегося одним из наиболее широко диверсифицированных, и избежать неоправданных рисков с вложением денежных средств. Сделан вывод, что для оценки инвестиционной привлекательности компаний нет единой методологии, что позволило авторам предложить свой подход к решению данной проблемы.

Ключевые слова: транспортные компании; инвестиционная привлекательность; рыночная капитализация; рыночная стоимость; финансовый анализ; инвестиционные мультипликаторы.

Irina Iv. Shatskaya,
Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Lyudmila M. Maleshina,
Candidate of Technical Sciences, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Companies of the transport sector of the Russian economy: analysis of investment attractiveness

Abstract. The relevance of the analysis of the investment attractiveness of companies in the transport sector is due to the presence of projects aimed at the development, establishment, and digitalization of transport infrastructure facilities, which are associated with high costs in a highly competitive environment. The current paper has presented the results of an estimation of the investment attractiveness of Russian leaders in terms of market capitalization in the sector “Transport”, whose shares are traded on the stock market of the Moscow Exchange (MOEX). The authors have considered a set of analytics tools for potential investors that will help with the selection of promising companies for investment in the transport sector, which is one of the most widely diversified, and avoid unjustified risks with investing money. There has been concluded that there is no single methodology for estimating the investment attractiveness of companies, which has allowed the authors to propose their own approach to solving this problem.

Keywords: transport companies; investment attractiveness; market capitalization; market price; financial analysis; investment multipliers.

Введение

Транспортный сектор является важным отраслевым сектором в экономике, к которому относят такие компании, как авиационные, железнодорожные (железные дороги), судоходные и логистические, предприятия, занимающиеся деятельностью по перевозке различных грузов, а также компании, обеспечивающие транспортную инфраструктуру [1]. Финансовые показатели транспортных компаний очень чувствительны к колебаниям их доходов и цен на транспортные услуги. Основными факторами, влияющими на доходы компаний, являются расходы на топливо, затраты на рабочую силу, спрос на услуги, геополитические события и государственное регулирование. Многие из этих факторов взаимосвязаны.

Вопрос инвестиционной привлекательности [2] является актуальным для транспортного сектора ввиду необходимости адаптации компаний к цифровизации в высококонкурентной среде, наличия инвестиционных проектов, направленных на развитие и создание объектов транспортной инфраструктуры, сопряженных с высокими затратами [3].

Можно инвестировать в транспортный сектор, являющийся одним из наиболее широко диверсифицированных, покупая акции отдельных транспортных компаний, или через отраслевые паевые инвестиционные фонды (ПИФ) или биржевые фонды (*ETF*), выбор остается за инвестором. Но «в настоящее время нет единой методологии анализа инвестиционной

привлекательности. Используемые методы основаны на применении различных индикаторов состояния и динамики развития деятельности компании, инструментов для их анализа и интерпретации результатов» [4].

Материалы и методы

Материалами для осуществления исследования послужили научные труды в области финансового анализа и оценки инвестиционной привлекательности транспортных компаний. В качестве информационной базы использованы открытые данные Московской биржи (*MOEX*), бухгалтерская годовая отчетность транспортных компаний за 2018—2021 гг.

Результаты и обсуждение

Инвестиционная деятельность, т.е. вложение денежных средств и осуществление практических действий в целях получения прибыли (см. Федеральный закон от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений»), сопряжена с финансовыми и репутационными рисками. Для инвесторов, которыми могут быть в соответствии с российским законодательством как физические, так и юридические лица, балансирующих между управлением риском и доходностью, точная оценка стоимости компании может иметь первостепенное значение.

Так как существует множество способов измерения стоимости компании, то возникает путаница в отношении похожих терминов, таких как, например, «рыночная капитализация» и «рыночная стоимость». Хотя каждый из них является мерой корпоративных активов, они сильно отличаются по своим расчетам и точности. Для определения рыночной стоимости используют многочисленные финансовые показатели и мультипликаторы, включая соотношение цены и прибыли, соотношение цены к продажам, а также рентабельность собственного капитала [5]. Рыночная капитализация относится к общей рыночной стоимости размещенных акций компании на фондовом рынке, и в большинстве случаев ее определяют умножением цены акций на их количество в обращении. Инвестиционное сообщество использует рыночную капитализацию для определения размера компании, так как его большое значение свидетельствует о длительной и успешной истории в бизнесе, и следовательно, безопасности вложений.

С помощью данных Московской биржи (*MOEX*), на фондовом рынке которой проводятся торги акциями, облигациями федерального займа, региональными и корпоративными облигациями и пр., авторы определили лидеров по рыночной капитализации в секторе «Транспорт» (рис.). При этом рыночная капитализация была определена как суммарная стоимость всех акций компании, рассчитанная по котировкам *MOEX* в динамике. Сравнение компаний одного сектора по рыночной капитализации в динамике позволяет определить тенденцию развития

бизнеса и предсказать его доходность. Отметим, что выбранный интервал с 2018 г. включает период нестабильности на мировом рынке, вызванный введением строгих ограничительных мер для сдерживания распространения COVID-19, а также санкционным давлением на российские компании.

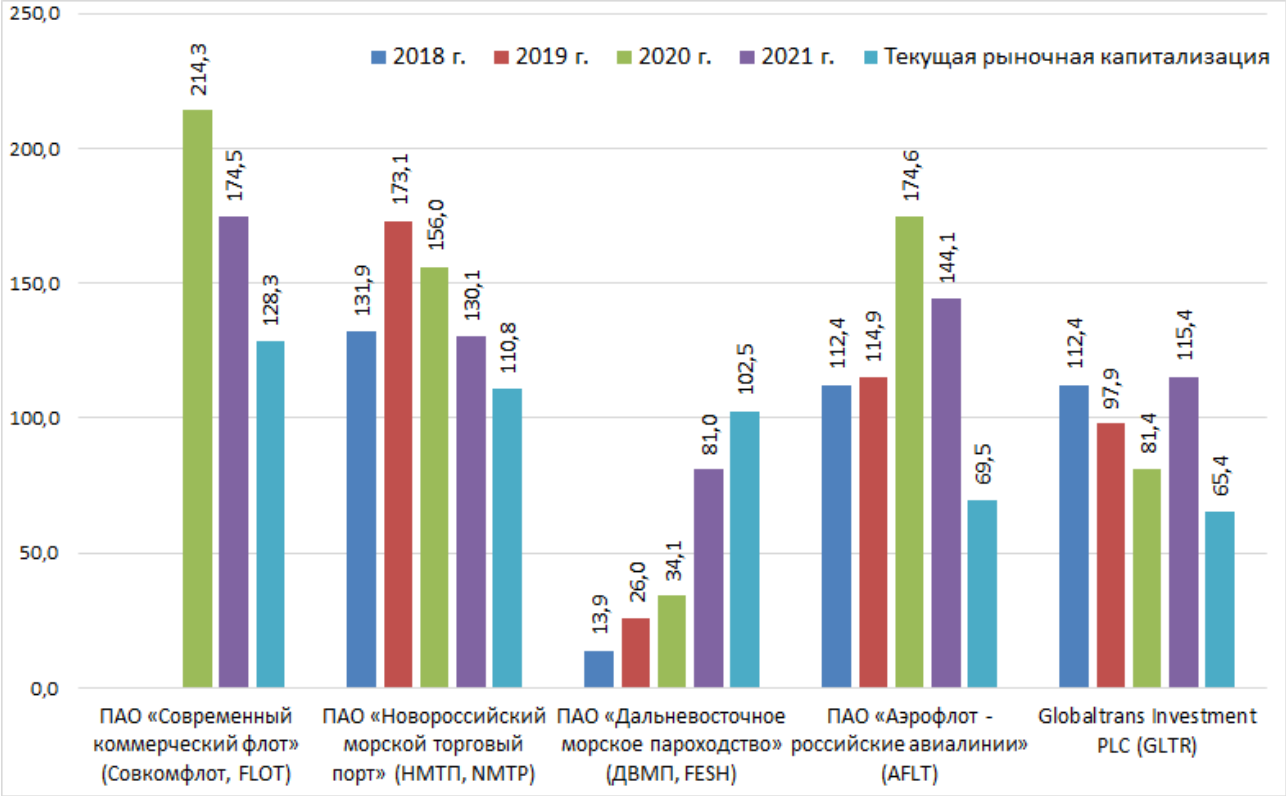

Рис. **Лидирующие по рыночной капитализации российские компании в секторе «Транспорт», млрд руб.**

Выпуск акций и размещение их на бирже дает бизнесу возможность, с одной стороны, увеличить капитал, получив мощный финансовый ресурс для роста и развития, а с другой — укрепить свою репутацию и получить объективную рыночную оценку своих активов. Но рыночная цена акций может оказаться ниже цены их размещения, что может случиться как сразу после первичного размещения, так и через какое-то время. Такая ситуация означает, что компания переоценила свою рыночную стоимость и спрос, она не может привлечь то количество инвестиций, которое планировалось. Примером такой компании является ПАО «Совкомфлот», акции которой были допущены к торгам на Московской бирже 7 октября 2020 г., но рыночная цена после первичного размещения (105 руб.) стала падать и опустилась до 57,86 руб. — на 1 марта 2023 г. Инвесторы не только не заработали на акциях ПАО «Совкомфлот», но и потеряли свои вложения. Негативно снижение рыночной капитализации компании (рис. 1) сказалось на уровне ее надежности в глазах партнеров.

Рисунок наглядно иллюстрирует, что только компания ПАО «Дальневосточное морское пароходство» из анализируемого списка показывает ежегодный рост рыночной капитализации, что является подтверждением правильности выбранной стратегии ее развития и привлекательности для инвесторов.

Рыночная капитализация является простой метрикой, основанной на цене акций, но ее определение — только первый этап выбора компании для инвестиций. В мире оценки акций инвесторы и аналитики полагаются на два основных метода: 1) анализ дисконтированного денежного потока; 2) мультипликативный подход. Подробнее остановимся на втором, т.е. на сравнительном анализе, который направлен на оценку аналогичных компаний с использованием одних и тех же стандартизированных финансовых показателей (мультипликаторов):

P/E = Рыночная капитализация / Годовая прибыль;

P/S = Рыночная капитализация / Годовая выручка;

EPS = Годовая прибыль / Количество простых акций в обращении.

В табл. 1 представлены значения мультипликаторов, лидирующих по рыночной капитализации российских компаний в секторе «Транспорт» (рис. 1).

Таблица 1

Инвестиционные мультипликаторы транспортных компаний, 2022 г.

	Совкомфлот	*FLOT*	30,2	1,21	1,92	4,55
	НМТП	*NMTP*	6,39	2,3	0,94	18,2
	ДВМП	*FESH*	2,52	0,68	13,8	40,9
	Аэрофлот	*AFLT*	–2,02	0,14	–14,1	–34,5
	Globaltrans	*GLTR*	3	0,72	120,3	21,5

Сравнительный анализ позволил сделать вывод, что компания ПАО «Дальневосточное морское пароходство» (ДВМП) является более привлекательной для инвестирования, так как она недооценена и стоит ниже своей справедливой стоимости. Приобретая акции с низким *P/E*, инвесторы могут рассчитывать на то, что в долгосрочной перспективе рыночная стоимость акций будет стремиться к своей справедливой стоимости. В итоге котировки акций вырастут, как и сам *P/E*. Отрицательный *P/E*, как у ПАО «Аэрофлот — российские авиалинии», означает, что компания убыточна, он показывает, сколько денег компания потеряла с каждым рубублем вложенных средств.

Коэффициент *P/S* помогает определить, за сколько лет окупятся инвестиции в акции. Значение *P/S* компании ДВМП менее 1, что также

говорит о недооцененности ее акций. Чем меньше *P/S*, тем, как правило, лучше инвестиция, так как инвестор платит меньше за каждую акцию, но при низком коэффициенте компания может быть убыточной (например, Аэрофлот).

Показатель *EPS* однозначно указывает на то, есть ли прибыль и сколько конкретно заработал акционер за одну акцию. Конкуренцию в инвестиционной привлекательности ПАО «Дальневосточное морское пароходство» по данному мультипликатору составила компания *Globaltrans Investment PLC*, которая также обладает сильными позициями с успешной историей прибыльного роста.

Следующим этапом для расчета и анализа инвестиционных рисков является определение финансовых коэффициентов платежеспособности и ликвидности компаний. Оценка платежеспособности компании осуществляется на основе характеристики ликвидности текущих активов, т.е. времени, необходимого для превращения их в денежную наличность. Понятия платежеспособности и ликвидности очень близки, но второе более емкое. Так как от степени ликвидности зависит платежеспособность, и она характеризует не только текущее состояние расчетов, но и перспективу, поэтому авторы для оценки инвестиционной привлекательности остановились на расчете трех основных коэффициентов ликвидности.

Коэффициент текущей ликвидности:

КЛт = Текущие активы / Текущие обязательства.

Значение коэффициента КЛт ниже 1 указывает на чрезмерную закредитованность и неэффективность бизнеса, что является угрозой финансовых рисков, связанных с неспособностью компании оплачивать текущие счета. Хорошим значением по российским нормативам считают 2 и более. Однако если коэффициент текущей ликвидности более 3, это говорит о нерациональном использовании средств компании.

Коэффициент быстрой (срочной) ликвидности:

КЛб = Быстрые активы / Текущие обязательства,

где Быстрые активы — сумма краткосрочной дебиторской задолженности, краткосрочных финансовых вложений и денежных средств.

Чем выше показатель КЛб, тем лучше платежеспособность компании, создающая возможности для привлечения дополнительных сумм за счет кредитов и инвестиций. Хорошим считается значение коэффициента более 1, это означает, что компания быстро закроет свои краткосрочные долги с помощью собственных средств. Значение показателя менее 0,7 свидетельствует о том, что у компании недостаточно свободных средств, чтобы выполнить свои обязательства перед сотрудниками, закупить

оборотные активы и погасить кредиторскую задолженность, тем самым увеличивая закредитованность и понижая ликвидность.

Коэффициент абсолютной ликвидности:

КЛа = Абсолютно ликвидные активы / Текущие обязательства,

где Абсолютно ликвидные активы — сумма краткосрочных финансовых вложений и денежных средств.

Коэффициент КЛа показывает, какую часть краткосрочной задолженности компания может погасить в ближайшее время за счет наиболее ликвидных активов. В отличие от текущей и срочной ликвидности показатель КЛа не нашел широкого распространения на западе по причине исключения дебиторской задолженности из списка ликвидных активов, поскольку могут возникнуть некоторые сомнения в ее быстром взыскании. В связи с этим коэффициент КЛа, показатель которого должен быть в диапазоне 0,2—0,8, может служить лакмусовой бумажкой текущей платежеспособности. Если значение коэффициента КЛа более 0,8, то это означает, что компания неэффективно использует свои деньги, т.е. не вкладывает в дальнейшее расширение бизнеса.

В табл. 2 представлена динамика коэффициентов ликвидности, рассчитанных для четырех российских транспортных компаний (рис.), по данным ежегодных бухгалтерских балансов. Авторами из анализа была исключена компания ПАО «Новороссийский морской торговый порт» ввиду отсутствия в открытом доступе ее бухгалтерского баланса за 2021 г.

Таблица 2

Динамика коэффициентов ликвидности российских транспортных компаний, 2018—2021 гг.

	3,7	7,3	53,4	15,1	1,0—3,0
	3,6	7,3	53,4	15,0	> 1,0
	1,4	1,3	37,8	5,2	0,2—0,8
	0,2	1,2	0,9	0,9	1,0—3,0
	0,2	1,1	0,8	0,8	> 1,0
	0,0	0,3	0,0	0,5	0,2—0,8
	1,0	1,0	1,2	1,4	1,0—3,0
	0,9	0,9	1,1	1,3	> 1,0
	0,1	0,1	0,5	0,6	0,2—0,8

	1,1	1,4	0,8	1,0	1,0—3,0
	0,7	0,9	0,7	0,8	> 1,0
	0,5	0,5	0,3	0,6	0,2—0,8

Анализ данных, представленных в табл. 2 позволил сделать следующие в*ыводы*:

– чистая прибыль ПАО «Совкомфлот» за 2020 г. составила 13 448 891 руб., что почти в два раза больше, чем в предыдущем, но компания не смогла рационально использовать полученные в период затянувшейся пандемии COVID-19 средства, о чем свидетельствуют коэффициенты текущей и абсолютной ликвидности;

– компания ПАО «Аэрофлот» находится в хорошем положении для покрытия своих текущих обязательств, поскольку ее ликвидные активы больше, чем общая сумма краткосрочных долговых обязательств. Но с учетом значений мультипликаторов (табл. 1), означающих, что компания убыточна, инвесторам следует более детально оценить возможные риски;

– компании ПАО «ДВМП» и *Globaltrans* могут быть не в состоянии погасить свои текущие обязательства, используя только быстрые активы. При этом динамика рыночной капитализации (рис.) и значения мультипликаторов (табл. 1) делают компанию ПАО «Дальневосточное морское пароходство» более привлекательной для инвесторов.

Заключение

Инвестиционная привлекательность компаний представляет собой совокупность различных объективных и субъективных экономических признаков, оценка которых значима не только для инвесторов, но и для руководителей. Флагманом инвестиционной привлекательности компании выступает ее финансовое положение, что объясняет тот факт, что наиболее применимым методом оценки инвестиционной привлекательности компании является расчет ее финансовых показателей.

Хотя единого показателя, определяющего инвестиционную привлекательность компании, не существует, значение рыночной капитализации является хорошей отправной точкой для выявления успешных, с экономической точки зрения, и перспективных для инвестирования компаний.

В качестве основных критериев финансовой привлекательности используются значения показателей, характеризующих финансовое положение компании, — ликвидность и платежеспособность, которые помогают определить потенциальные риски для инвестора. На основании проведенного анализа авторы пришли к выводу, что именно сравнительный анализ с аналогичными представителями одной отрасли (конкурентами) в динамике за 3—5 лет позволяет судить о привлекательности инвестирования в ту или иную компанию.

Литература

1. Бычкова, А. А. Инвестиции в транспортную инфраструктуру России / А. А. Бычкова // Вестник университета. — 2022. — № 2. — С. 151—159.
2. Чернышова, Л. И. Оценка инвестиционной привлекательности транспортного предприятия / Л. И. Чернышова // Вестник Алтайской академии экономики и права. — 2022. — № 11-1. — С. 170—175.
3. Малешина, Л. М. Транспортно-логистическая отрасль: основные вызовы и тенденции цифрового развития / Л. М. Малешина, И. И. Шатская // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 4(44). — С. 161—169.
4. Подсорин, В. А. Современные подходы к оценке инвестиционной привлекательности транспортных компаний / В. А. Подсорин, К. В. Аникина К. В. // Транспортное дело России. — 2019. — № 2. — С. 3—5.
5. Алферов, В. Н. Сравнительный анализ российских и зарубежных финансовых коэффициентов / В. Н. Алферов, Т. А. Асташкина, Д. А. Соколова // Стратегии бизнеса. — 2016. — № 5(25). — С. 3—10.

References

1. Bychkova, A. A. Investitsii v transportnuyu infrastrukturu Rossii [Investments in the transport infrastructure of Russia] / A. A. Bychkova // Vestnik universiteta. — 2022. — № 2. — S. 151—159.
2. Chernyshova, L. I. Otsenka investitsionnoy privlekatel'nosti transportnogo predpriyatiya [Assessment of the investment attractiveness of a transport enterprise] / L. I. Chernyshova // Vestnik Altayskoy akademii ekonomiki i prava. — 2022. — № 11-1. — S. 170—175.
3. Maleshina, L. M. Transportno-logisticheskaya otrasl': osnovnyye vyzovy i tendentsii tsifrovogo razvitiya [Transport and logistics industry: main challenges and trends of digital development] / L. M. Maleshina, I. I. Shatskaya // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2022. — № 4(44). — S. 161—169.
4. Podsorin, V. A. Sovremennyye podkhody k otsenke investitsionnoy privlekatel'nosti transportnykh kompaniy [Modern approaches to assessing the investment attractiveness of transport companies] / V. A. Podsorin, K. V. Anikina K. V. // Transportnoye delo Rossii. — 2019. — № 2. — S. 3—5.
5. Alferov, V. N. Sravnitel'nyy analiz rossiyskikh i zarubezhnykh finansovykh koeffitsiyentov [Comparative analysis of Russian and foreign financial ratios] / V. N. Alferov, T. A. Astashkina, D. A. Sokolova // Strategii biznesa. — 2016. — № 5(25). — S. 3—10.

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 341:347.463

Корнукова Мария Сергеевна,
Российский университет транспорта (МИИТ)
mariya.kornukova@minjust.gov.ru

Правовое регулирование прямых смешанных (мультимодальных) перевозок в Европейском Союзе

Аннотация. Предметом изучения статьи является система конвенционного регулирования перевозки грузов в прямом смешанном (мультимодальном) сообщении, действующая на территории Европейского Союза, в том числе порядок выбора применимого права к транспортным правоотношениям, а также способы распределения ответственности. Автором анализируются нормативные и теоретические основы и факторы, определяющие выбор соответствующего конвенционного регулирования, а также на основе судебной практики исследуется механизм системного применения к единому договору прямой смешанной (мультимодальной) перевозки международных транспортных конвенций. В результате проведенного исследования автор приходит к выводу, что система конвенционного регулирования предоставляет сторонам договора прямой смешанной перевозки как широкий выбор средств защиты своих прав, в том числе наиболее экономически целесообразных, так и создает коллизионные споры о применении конкретной конвенции. Автором также исследуются перспективы развития регулирования прямой смешанной (мультимодальной) перевозки с учетом полномочий органов Европейского Союза. По результатам проведенного анализа автором предлагается использовать систему конвенционного регулирования с учетом ее адаптации и кодификации под актуальные условия перевозки грузов в прямом смешанном (мультимодальном) сообщении в Российской Федерации.

Ключевые слова: перевозка грузов в прямом смешанном (мультимодальном) сообщении; договор прямой смешанной (мультимодальной) перевозки; система конвенционного регулирования; ответственность; международные транспортные конвенции.

Mariya S. Kornukova,
Russian University of Transport (MIIT)

Legal regulation of direct mixed (multimodal) freights in the European Union

Abstract. The current paper has presented the study of the system of conventional regulation of the goods' transportation in direct mixed (multimodal) mode, operating in the territory of the European Union, including the procedure for choosing the applicable law to transport legal relations, as well as methods for distributing responsibility. The author has analyzed the normative and theoretical foundations and factors that determine the choice of the appropriate conventional regulation, and, based on judicial practice, studied the mechanism for the systematic application of international transport conventions to a single contract for direct mixed (multimodal) freights. As a result of the study, the author has concluded that the system of conventional regulation provides the parties of the direct multimodal freight contract with a wide choice of means of their rights' protection, including the most economically feasible ones, and creates conflict disputes about the application of a particular convention. The author has also studied the prospects for the development of regulation of direct multimodal (multimodal) freights, considering the powers of the European Union. According to the conducted analysis, the author has proposed to use the system of conventional regulation, considering its adaptation and codification to the current conditions for the goods' transportation in direct mixed (multimodal) mode in the Russian Federation.

Keywords: goods' transportation in direct mixed (multimodal) mode; direct mixed (multimodal) freight contract; system of conventional regulation; responsibility; international transport conventions.

Согласно прогнозам Министерства цифровой инфраструктуры и транспорта Германии (*Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr*) (далее — МЦИТ) к 2030 г. на немецком, а также европейском рынках ожидается значительное увеличение спроса на услуги по транспортному сопровождению грузов. Заинтересованность потребителей в таких услугах возрастет на 38% по сравнению со спросом на аналогичные услуги в 2010 г. [https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Gueterverkehr-Logistik/Multimodaler-Gueterverkehr/multimodaler-gueterverkehr.html] В связи с этим МЦИТ в качестве приоритетных целей развития транспортной инфраструктуры Германии установило уменьшение количества барьеров для грузоперевозчиков, а также содействие объединению национальных грузоперевозчиков в единую сеть.

В свою очередь, постоянное совершенствование правового регулирования мультимодальных перевозок в рамках Европейского Союза (далее — ЕС) также обусловлено развитием транспортной индустрии, а также намерением законодателей ЕС путем законодательного урегулирования вышеназванного вида перевозок повысить их эффективность и создать транспарентный механизм применения правовых норм, в том числе упрощающих порядок распределения рисков утраты или повреждения груза, а также ответственности лиц, отвечающих за перевозку грузов.

Основными проблемами при изучении правового регулирования мультимодальных перевозок в ЕС являются вопросы терминологического определения мультимодальной перевозки, права, подлежащего к применению ко всей мультимодальной перевозке и к ее частям, а также «конвенционные конфликты» — противоречия в регулировании одного правоотношения, вызванные применением к нему нескольких конвенций, регулирующих отношения по перевозке грузов отдельными видами транспорта.

При изучении регулирования мультимодальной перевозки грузов в иностранных юрисдикциях в первую очередь необходимо определить применимый понятийный аппарат. В качестве термина, определяющего мультимодальную перевозку, в европейской доктрине принято считать определение, сформулированное в Конвенции ООН о международных смешанных перевозках грузов 1980 г. Согласно ее положениям под мультимодальной перевозкой грузов понимается «перевозка грузов как минимум двумя разными видами транспорта на основе договора смешанной (в значении мультимодальной) перевозки груза из определенного места в одной стране, где товары поступают в ведение оператора смешанной (в значении мультимодальной) перевозки, до конкретного места доставки, определенного в другой стране».

Договором смешанной (в значении мультимодальной) перевозки является соглашение, согласно которому оператор смешанной (в значении мультимодальной) перевозки берет на себя обязательство произвести международную смешанную (в значении мультимодальную) перевозку. Однако необходимо дополнительно отметить, поскольку Конвенция фактически не вступила в силу, отсутствует согласие в отношении использования единообразного понятийного аппарата, касающегося мультимодальной перевозки грузов. Следствие данной неопределенности представляет собой трудности в установлении материального права, применимого к сторонам договора смешанной перевозки груза. В связи с этим применение конкретных материально-правовых норм к отношениям мультимодальной перевозки грузов зависит от различных факторов, включающих виды используемого транспорта, виды выпущенных на груз транспортных документов, в случае возникновения споров мнение суда в

отношении объема применения международных конвенций к правоотношениям сторон.

Развитие системы распределения ответственности связано со становлением прецедентного транспортного права, в котором ответственность мультимодального перевозчика определялась в соответствии с международными или национальными правилами об ответственности перевозчика, применимыми к конкретной стадии перевозки и виду транспорта, перевозящего груз, в процессе транспортировки которого произошли его порча, повреждение либо утрата [2, p. 22].

Преимуществом системы распределения ответственности является отсутствие необходимости в принятии единого международного договора, поскольку регулирование отношений мультимодальной перевозки грузов материально-правовыми режимами, применимыми в соответствии с транспортными конвенциями и функционирующими в рамках данной системы, осуществляется путем применения определенных транспортных конвенций в соответствующей части договора мультимодальной перевозки, являющейся предметом регулирования конвенции.

Основной характерной особенностью применения данных конвенций к мультимодальной перевозке является сфера применения их правил. Они в первую очередь применяются к договору мультимодальной перевозки, а не к порядку определения статуса перевозчика, осуществления действий, необходимых для перевозки груза или составления транспортных документов. Данный подход в правовой доктрине принято именовать контрактным.

Дополнительно необходимо отметить, что европейские транспортные конвенции (под ними понимаются международные транспортные конвенции, которые стороны считают применимыми к мультимодальной перевозке грузов) непосредственно регламентируют отдельные специализированные виды перевозок груза отдельными типами транспорта (автомобильный, морской, железнодорожный и пр.). Вместе с тем при применении транспортных конвенций к договору мультимодальной перевозки необходимо учитывать их возможное противоречие друг другу. В связи с этим в юридической практике для объяснения применения различных конвенций к договору мультимодальной перевозки принято использовать принцип «контрактного плюрализма».

Согласно данному принципу договор мультимодальной перевозки содержит неопределенное и неограниченное количество транспортных договоров различного вида, к каждому из которых применяется различный режим ответственности перевозчика в соответствии с соответствующей конвенцией, тем самым представляя возможным регулирование ими конкретного договора, а именно стадий перевозки груза соответствующим типом транспорта [3].

Недостаток системы распределения ответственности состоит в том, что при невозможности материально-правового определения того, выполняется ли соответствующий этап перевозки отдельным типом транспорта, а соответственно предполагается ли существование отдельного транспортного договора, включенного в мультимодальный договор, затруднено применение отдельной транспортной конвенции, регулирующей перевозку соответствующим видом транспорта.

Успешный пример функционирования системы распределения ответственности возможно рассмотреть на примере Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1978 г. Согласно ст. 1 КДПГ она применяется к договорам возмездной международной перевозки грузов по дороге, когда место отправки и место доставки груза, определенные в контракте, расположены в двух различных странах, из которых хотя бы одна сторона является стороной Конвенции, вне зависимости от места расположения и национальности сторон договора.

В правовой доктрине и практике существует несколько взглядов относительно применения КДПГ к мультимодальным договорам:

1) КДПГ применяется ко всем дорожным отрезкам пути договора мультимодальной перевозки, даже если они являются внутригосударственными;

2) КДПГ применяется только к трансграничным отрезкам автомобильного пути договора мультимодальной перевозки;

3) КДПГ не применяется к договорам мультимодальной перевозки, поскольку такой договор не является в соответствии с целями ст. 1 КДПГ договором перевозки грузов наземным автомобильным транспортом.

В соответствии с первым подходом КДПГ считается применимой к договору мультимодальной перевозки, если вся перевозка грузов является международной. Однако в таком случае применение КДПГ к внутригосударственной части мультимодальной перевозки груза создает риск ограничения возможности мультимодального перевозчика на предъявление исковых, в том числе регрессных, требований, поскольку в соответствии с национальными правовыми нормами каждой отдельной страны ответственность за утрату, повреждение или недостачу груза может быть ограничена, тем самым лишая истца без возможности взыскать полную компенсацию согласно положениям КДПГ.

Наиболее часто используемый подход к применению КДПГ — правило о том, что она используется в качестве применимого права только к трансграничным перевозкам, осуществляемым в рамках договора мультимодальной перевозки. Согласно данной позиции факт принятия грузов в договоре мультимодальной перевозки к транспортировке автомобильным транспортом является определяющим для применения КДПГ к правоотношениям, в том числе даже если утрата груза произошла на ином виде транспорта.

Соответствующим подходом руководствовался апелляционный суд Англии в деле *Quantum v Plane Trucking* (2002). Как следует из материалов дела, между *Quantum* и перевозчиком *Air France* заключен контракт на перевозку груза из Сингапура в Дублин. В авиационном коносаменте, выпущенном компанией *Air France*, были четко определены два вида транспорта в качестве транспорта для перевозки. Соответственно, заключенный договор считается договором мультимодальной перевозки грузов. Прибыв в пункт перегруза Париж — аэропорт Шарль-де-Голль, груз не был перегружен на автомобильный транспорт для доставки в Дублин в связи с кражей работниками третьей транспортной организации, привлеченной *Air France*. Основной вопрос, разрешаемый судьями в деле, состоял в том, выполнялась ли и могла ли выполняться перевозка грузов автомобильным транспортом в соответствии с договором автомобильной перевозки груза? В таком случае это позволит применить ст. 29 КДПГ и взыскать с *Air France* вызванные кражей убытки в полном размере без ограничений, предусмотренных Варшавской конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г.

Для разрешения данного вопроса судьями апелляционной инстанции было определено четыре случая, возможного осуществления международной перевозка грузов автомобильным транспортом согласно подразумеваемым условиям авиационного коносамента:

1) перевозчик мог, безусловно, обязаться выполнить дорожную перевозку груза;

2) перевозчик мог, безусловно, обязаться осуществить условие, предусмотренное п. 1, но оставил для себя безусловную или ограниченную возможность выбрать иные способы доставки по всему или части пути;

3) перевозчиком не были определены способы транспортировки товара, в связи с чем он свободен в выборе конкретного способа перевозки, хотя бы одним из которых является перевозка автодорожным транспортом;

4) перевозчик мог взять на себя обязательство по перевозке другими видами транспорта, но сохранил за собой безусловное или ограниченное право осуществить перевозку автомобильным транспортом.

Рассматривая вышеназванные случаи, судьи при рассмотрении дела пришли к выводу, что большинство договоров грузоперевозки содержат возможность для осуществления альтернативных транспортных способов доставки товара, если в договоре четко не выражен запрет. В связи с этим в практике чаще применимы последние три случая из представленных выше, поэтому даже только подразумеваемое включение дополнительно способа доставки груза автомобильным транспортом в договор мультимодальной перевозку допускает применение КДПГ.

Кроме того, судьи, решая вопрос о том, может ли быть содержащийся в деле договор и выпущенный авиационный коносамент договором перевозки грузов как автомобильным транспортом, так и другими видами

транспорта, пришли к выводу что договор перевозки груза автомобильным транспортом может в том числе включать в себя договор, позволяющий осуществить перевозку автомобильным транспортом на одном отрезке пути и иным транспортом на другом. В свою очередь КДПГ применима, пока сам отрезок перевозки является трансграничным [https://archive.onlinedmc.co.uk/quantum_v__air_france_cofa.htm].

В приведенном деле продемонстрирован пример успешного использования системы распределения ответственности, распространенной в ЕС, к договорам мультимодальной перевозки грузов. Такая система в полной мере способствует защите прав и законных интересов лица, права которого нарушены при осуществлении мультимодальной перевозки.

Однако органами ЕС на протяжении длительного времени осуществляются попытки урегулирования договора мультимодальной перевозки. Рассматривая регулирование мультимодальных перевозок в ЕС, стоит обратить внимание, что его необходимость возникла еще в начале 1990-х гг., что отмечалось в информационном докладе «Будущее развитие транспортной политики содружества» [https://openlibrary.org/books/OL1191241M/The_Future_development_of_the_common_transport_policy]. Намерение урегулировать мультимодальную перевозку грузов также отмечалось в докладе ЮНКТАД «Договоры о международной морской перевозке грузов и мультимодальной перевозке», выпущенном в 2022 г. [https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2022d1_en.pdf].

На сегодняшний момент в ЕС по-прежнему незначительное количество стран обладают собственным правовым регулированием сферы мультимодальных перевозок груза. ЕС, кроме того, что является членом Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок и Конвенции о международных железнодорожных перевозках, пока еще не издал на национальном уровне какого-либо акта, регулирующего данную сферу транспортной деятельности.

В правовой доктрине специалистами по транспортному праву в качестве возможных решений регулирования мультимодальных перевозок груза на уровне ЕС предложено имплементировать Конвенцию ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов («Роттердамские правила») 2008 г. или гармонизировать существующую систему распределения ответственности путем внесения соответствующих изменений в существующие транспортные конвенции [1].

Однако принятие соответствующих решений было бы поспешным в связи с тем, что в частности сами Роттердамские правила еще не ратифицированы всеми государствами — членами ЕС. При этом ЕС обладает возможностью стимулировать государства присоединяться к

конвенциям, в том числе Роттердамским правилам, либо самостоятельно стать интеграционным объединением — участником Конвенции.

Основной неопределенностью в таком случае является установление того, имеет ли ЕС право заключать международные договоры, в случае если предмет договора относится к совместной компетенции государств — членов ЕС и ЕС.

В целях проверки гипотезы о наличии у ЕС «подразумеваемых полномочий» на регулирование мультимодального транспорта требуется обратиться к прецедентам Суда ЕС.

В деле по вопросу разработки Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, связанному с переговорами о заключении соглашения, по мнению Европейской комиссии (далее — ЕК), ЕС должен был самостоятельно продолжить переговоры, в то время как Совет ЕС решил, что переговоры о разработке соглашения должны продолжаться осуществляться государствами — участниками ЕС с учетом измененной общей позицией. Совет оспаривал недопустимость действий Комиссии ЕС согласно ст. 173 Договора об учреждении Европейского Союза (далее — Договор).

При разрешении спора о том, какой юридический эффект будет иметь осуществление совместного объединенного суверенитета ЕС или признание скоординированного осуществления государствами — членами ЕС своего суверенитета, Суд ЕС исходил из того, какой государственный субъект имел право на заключение международного договора.

Комиссия ЕС настаивала на расширительном толковании ст. 91(1)(d) Договора, в то время как совет требовал рассматривать ограничительное толкование и учитывать необходимость специального дословного выражения полномочий.

Суд ЕС, вынося решение, обратил внимание, что согласно ст. 47 Договора Союз обладает самостоятельной юридической правоспособностью, что дает ему право заключать соглашения. Судом ЕС также было указано, что при разрешении спора о том, имеет ли ЕС право на заключение конкретных соглашений, необходимы не только специальные положения Договора, но и то, что такое полномочие у ЕС может возникать из мер и актов Союза, принятых по данному вопросу. Суд также согласился с аргументом комиссии о расширительном толковании ст. 91 Договора, а также указал на ст. 3 решения 543/69, которое дает ЕС право вступать в международные договоры в пределах сферы действия соглашения.

Таким образом, в ЕС признано наличие у союзных органов полномочий по регулированию мультимодальной перевозки грузов как путем принятия самостоятельного акта, регулирующего такой тип перевозки, так и присоединения к конвенциям. В то же время Комиссией ЕС утверждается необходимость создания единообразного регулирования мультимодальных перевозок [https://www.gesetze-im-internet.de/hgb/].

При этом существующая система регулирования мультимодальных перевозок исчерпывающим образом функционирует в рамках системы распределения ответственности мультимодальной перевозки.

Литература

1. Bevan, M. Multimodal Transport Reform and the European Union: a Minimalist Aproach / M. Bevan // VUWLRP. — 2013. — 46/129.
2. Marian, Hoeks. Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods / Hoeks Marian / 1st, Kluwer Law International. — The Hague, 2010.
3. Ulfbeck, V. Multimodal Transports in the United States and Europe / V. Ulfbeck // Global or Regional Liability. — 2009—2010. — Rules 34. — Mar. — 37.

References

1. Bevan, M. Multimodal Transport Reform and the European Union: a Minimalist Aproach / M. Bevan // VUWLRP. — 2013. — 46/129.
2. Marian, Hoeks. Multimodal Transport Law: The Law Applicable to the Multimodal Contract for the Carriage of Goods / Hoeks Marian / 1st, Kluwer Law International. — The Hague, 2010.
3. Ulfbeck, V. Multimodal Transports in the United States and Europe / V. Ulfbeck // Global or Regional Liability. — 2009—2010. — Rules 34. — Mar. — 37.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

24 ноября 2022 г. в Юридическом институте Российского университета транспорта (МИИТ) прошла Всероссийская научно-практическая конференция «Транспортная безопасность как фактор обеспечения национальной безопасности». В нашем журнале мы публикуем некоторые выступления участников конференции.

On November 24, 2022, there was held the All-Russian Scientific and Practical Conference “Transport Security as a Factor in Ensuring National Security” at the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT). In our journal we publish some reports of the conference participants.

УДК 351.81

Дроздова Елена Анатольевна,
кандидат юридических наук,
Российский университет транспорта (МИИТ)
Gorbunovala@ya.ru

Кочкина Оксана Владимировна,
старший научный сотрудник,
Научно-исследовательский институт ФСИН России
oks2790@list.ru

Организационно-правовые аспекты деятельности по обеспечению транспортной безопасности

Аннотация. В настоящей статье рассмотрены организационно-правовые аспекты деятельности по обеспечению транспортной безопасности. Авторы проанализировали основную нормативную правовую базу, регулирующую транспортную безопасность в Российской Федерации. В работе было акцентировано внимание на организационных аспектах деятельности, а именно выделение субъектов и объектов этой деятельности, распределение возможной ответственности и существующих подходах к указанной проблематике. В результате анализа был выработан подход, классификация субъектов транспортной безопасности в зависимости от вида заинтересованности. Предложенный подход помогает увидеть некоторые проблемы, а предложенная классификация отражает эффективность деятельности обозначенных субъектов и дает возможность совершенствования деятельности по обеспечению транспортной безопасности.

Ключевые слова: транспортная безопасность; классификация; деятельность; правоотношения; правовые аспекты.

Elena An. Drozdova,
Candidate of law,
Russian University of Transport (MIIT)

Oksana V. Kochkina,
senior researcher,
Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia

Organizational and legal aspects of activities to enforce transport security

Abstract. The current paper has considered the organizational and legal aspects of activities to enforce transport security. The authors have analyzed the main regulatory framework governing transport security in the Russian Federation. The work has focused on the organizational aspects of the activity, namely the allocation of subjects and objects of this activity, the distribution of possible responsibility and existing approaches to this issue. As a result of the analysis, there has been developed an approach, the classification of transport security subjects depending on the type of interest. The proposed approach could help to see some problems, and the proposed classification reflects the effectiveness of the activities of the designated entities and makes it possible to improve activities to enforce transport security.

Keywords: transport security; classification; activity; legal relations; legal aspects.

Нельзя отрицать, что мир, в котором мы живем сегодня, был бы другим или даже невозможным без транспортной инфраструктуры и связанных с ней инноваций. Без эффективного транспорта, связывающего сообщества и обеспечивающего торговлю и коммерцию, общество, каким мы его знаем, просто не существовало бы.

В современном мире сфера доступного, быстрого транспорта остается достаточно значимой для общества, так как это возможность для людей перемещаться, получать и отправлять грузы. Важность транспорта заключается в том, что он обеспечивает торговлю, коммерцию и общение, которые создают цивилизацию. Это хорошее планирование, которое управляет транспортными потоками и обеспечивает беспрепятственное и устойчивое движение из одного места в другое.

Важность транспорта демонстрируется тем, как люди, предприятия и правительство полагаются на него для доступа к ресурсам. С каждым днем

потребность в надежном транспорте становится все более очевидной. Все экономическое, социальное и политическое благополучие страны зависит от того, находятся ли люди там, где они должны быть, а это зависит от организованной транспортной системы.

Общество не может функционировать эффективно, если в нем нет мер по обеспечению безопасности транспорта. Возможность прибывать в разные места или вовремя доставлять различные предметы, будь то переезд, работа или путешествие по миру, имеет жизненно важное значение для общей производительности и устойчивого развития всей страны.

Одной из главных задач исследуемой деятельности заключается в безопасном функционировании транспортного комплекса. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» дает определение понятию «обеспечение транспортной безопасности — реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства».

Основными нормативными правовыми актами, регламентирующими деятельность по обеспечению транспортной безопасности, являются:

– Уголовный кодекс Российской Федерации;
– Федеральный закон «О транспортной безопасности»;
– Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» и др.

Анализ основных нормативных правовых актов демонстрирует, что законодатель рассматривает исследуемую нами тему как систему различного рода мер. С. И. Ожегов дает понятие системы: «определенный порядок в расположении и связи частей чего-нибудь, в действиях; форма организации чего-нибудь» [1, стр. 639].

Мы считаем, что деятельность по обеспечению транспортной безопасности необходимо рассматривать через призму организационно-правового механизма. Представленный подход не будет противоречить мнению законодателя, так как С. И. Ожегов раскрывает определение понятия механизм как «система, устройство, определяющие порядок какого-нибудь вида деятельности» [2, стр. 309] и в то же время будет способствовать детальному регулированию правоотношений между субъектами в интересах общества и государства.

Таким образом, организационно-правовой механизм обеспечения транспортной безопасности представляет собой систему правовых, организационных средств обеспечения достижения основных целей рассматриваемой деятельности, который включает в себя:

– совокупность правовых норм, регулирующих правоотношения, возникающие в процессе обеспечения транспортной безопасности;

– субъекты, участвующие в деятельности по обеспечению транспортной безопасности;

– порядок и методы осуществления деятельности по обеспечению транспортной безопасности;

– требования, предъявляемые к профессиональной деятельности сотрудников органов и учреждений системы по обеспечению транспортной безопасности;

– систему оценки эффективности деятельности по обеспечению транспортной безопасности.

Одними из главных элементов организационно-правового механизма обеспечения транспортной безопасности являются субъекты. Анализ нормативных правовых актов дает право судить об отсутствии исчерпывающего перечня субъектов деятельности в сфере транспортной безопасности. Рассматриваемые нормы нормативных правовых актов часто содержат отсылки к другим документам по данному вопросу. Данная ситуация возникает в связи с тем, что транспортная система предполагает взаимодействие с разными отраслями права, и правоотношения становятся более многогранными. Увеличение вовлеченности в рассматриваемые правоотношения приводит к увеличению субъектов этим правоотношений. Стоит, однако, отметить, что в Федеральном законе «О транспортной безопасности» нет исчерпывающего перечня субъектов, а лишь упоминание. Вместе с тем, как было замечено выше, наличие субъектов в указанном федеральном законе не охватывает весь необходимый перечень субъектов транспортной безопасности ввиду отсутствия некоторых полномочий в отношении всего спектра транспортных угроз. Поскольку транспортная безопасность — это часть национальной безопасности, то и к субъектам можно отнести достаточно широкий перечень субъектов транспортной безопасности со своими конкретными полномочиями, кругом прав и обязанностей. Теоретически к таким субъектам мы может отнести государство в лице конкретных министерств и ведомств и общество, и отдельных граждан. Представляется, что каждый гражданин может обеспечивать эту транспортную безопасность в случае возникновения угроз, например вызвать сотрудников полиции при обнаружении неопознанного объекта в транспорте, либо через официальные ресурсы сообщить о правонарушении на транспорте, яркий пример — Активный гражданин. Общественные объединения также могут быть задействованными субъектами транспортной безопасности при реализации своих функция, например представители религиозных объединений могут обратиться в государственные органы с инициативой улучшения транспортной безопасности.

С. Н. Зайкова в своем исследовании закрепляет круг субъектов, обеспечивающих транспортную безопасность: «К ним относятся Совет

Безопасности Российской Федерации (далее — Совбез России), органы государственной власти федерального и регионального уровней, органы местного самоуправления, субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчики, иные хозяйствующие субъекты, граждане и общественные объединения» [2, стр. 37].

Анализ субъектов, задействованных в деятельности по обеспечению транспортной безопасности, необходимо классифицировать в зависимости от вида заинтересованности, а именно:

– функционирующие в рамках профессионального интереса. К данным субъектам будут отнесены: государство в лице соответствующих должностных лиц, а также органы и учреждения, обеспечивающие транспортную безопасность.

– участвующие в рамках личной заинтересованности. К данному основанию классификации субъектов нами отнесены: общество, граждане, общественные объединения. В представленном основании классификации, нами был задействован такой субъект, как общество. Тем самым, мы хотели подчеркнуть важность роли общества в вопросах обеспечения транспортной безопасности.

По первой группе основанием заинтересованности выступает — профессиональный интерес, во второй группе личная заинтересованность. В науке права данные категории четко не прописаны, а лишь носят доктринальное толкование, кроме того, поскольку данная терминология тесно связана с психологией, то и определения являются многообразными и многоаспектными. В рамках данной работы мы согласны с А. Г. Здравомысловым, который определяет профессиональный интерес как целостное понятие, связанное с многообразием мотивов трудовой деятельности в сфере материального производства и содержащее четыре основных элемента: материальная заинтересованность, интерес к содержанию своей работы, коллективистские установки и осознание смысла работы, его общественной значимостью [3, стр. 56]. Если обобщить это определение применительно к рассматриваемой теме, то можно сделать вывод о том, что профессиональный интерес сводится к углубленному изучению конкретной трудовой деятельности в определенной сфере, в нашем случае в сфере транспортной безопасности. Наиболее сложно определить личную заинтересованность в разрезе транспортной безопасности, полагаем, что здесь личная заинтересованность не абстрактное целостное понятие, состоящее из различных мотивов, а довольно конкретное отражающее только заинтересованность в рамках заявленной темы. Мы можем определить, как личный интерес реализуется в конкретных правоотношениях, где нормы права выступают регулятором этих отношений и конкретного мотива, в рамках которого субъект отношений реализует свои потребности как волевое побуждение.

Что касается наименований обозначенных субъектов, то к первой группе мы относим: сотрудников полиции по обеспечению безопасности на транспорте от правонарушений (террористические акты, хулиганство, вандализм, побои, грабежи, разбои и кражи и многое другое, что может быть совершено на транспорте); сотрудников федеральной службы безопасности (для предупреждения аналогичных преступлений и иных связанных с территориальными границами Российской Федерации); сотрудников таможенных органов (также для предупреждения совершения правонарушений при перемещение товаров через государственную границ Российской Федерации) и иные службы и подразделения выполняющие аналогичные или смежные задачи.

К второй группе мы относим, как писали выше конкретных граждан и общество в целом как регулятора в том, числе и этих отношений, складывающихся в сфере транспорте.

Полагаем, что понимание природы и понятий рассмотренных категорий проиллюстрирует возможность применения нормативных правовых актов более эффективно и предоставит возможность посмотреть на проблему под иным углом.

Проведенное исследование позволило прийти к выводам, что деятельность по обеспечению транспортной безопасности необходимо рассматривать через призму организационно-правового механизма и представленный подход будет способствовать детальному регулированию правоотношений между обозначенными субъектами в интересах общества и государства для обеспечения транспортной безопасности.

Литература

1. Ожегов, С. И. Словарь русского языка / С. И. Ожегов ; под редакцией Н. Ю. Шведовой. — 14-е изд., стереотип. — Москва : Рус. яз., 1983.
2. Зайкова, С. Н. Субъектный состав обеспечения транспортной безопасности: административно-правовой аспект / С. Н. Зайкова // Административное право и процесс. — 2022. — № 5.
3. Здравомыслов, А. Г. Потребности. Интересы. Ценности / А. Г. Здравомыслов. — Москва : Политиздат, 1968.

References

1. Ozhegov, S. I. Slovar' russkogo yazyka [Dictionary of the Russian language] / S. I. Ozhegov ; pod redaktsiyey N. YU. Shvedovoy. — 14-ye izd., stereotip. — Moskva : Rus. yaz., 1983.
2. Zaykova, S. N. Sub"yektnyy sostav obespecheniya transportnoy bezopasnosti: administrativno-pravovoy aspekt [Subject composition of transport security: administrative and legal aspect] / S. N. Zaykova // Administrativnoye pravo i protsess. — 2022. — № 5.
3. Zdravomyslov, A. G. Potrebnosti. Interesy. Tsennosti [Needs. Interests. Values] / A. G. Zdravomyslov. — Moskva : Politizdat, 1968.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 343.271

Мартыненко Наталия Эдуардовна,
доктор юридических наук, профессор,
Академия управления МВД России

Титушкина Елена Юрьевна,
кандидат юридических наук, доцент,
Академия управления МВД России,

Уголовная политика России в сфере обеспечения соблюдения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Аннотация. В статье рассматривается уголовная политика государства по отношению к преступлениям в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и делается вывод о том, что по мере роста числа дорожно-транспортных преступлений государство ужесточает ответственность за их совершение. Особенно это касается транспортных преступлений, совершаемых в состоянии опьянения. Охранять транспортную безопасность уголовно-правовыми средствами невозможно без использования других средств — административных, гражданских, дисциплинарных и т.д.

Ключевые слова: уголовная ответственность; транспортная безопасность; категории преступлений; нарушение правил безопасности дорожного движения.

Nataliya Ed. Martynenko,
Doctor of Law, professor,
Academy of Management of the MIA of Russia

Elena Yu. Titushkina,
Candidate of law, associate professor,
Academy of Management of the MIA of Russia,

Criminal policy of Russia in the field of compliance with traffic rules and vehicle operation

Abstract. The current paper has considered the criminal policy of the country in relation to crimes in the field of road safety and concluded that since

the number of road traffic crimes increases, the country tightens responsibility for their commission. This is especially true of transport crimes committed while intoxicated. It is impossible to protect transport security by criminal legal means without the use of other mean, such as administrative, civil, disciplinary, etc.

Keywords: criminal liability; transport security; categories of crimes; violation of traffic rules.

Уголовная политика России, несмотря на большое количество ее определений [4; 5], представляет собой деятельность государства, направленную на борьбу с преступностью. Одним из направлений этой деятельности является борьба с преступлениями, совершаемыми в сфере дорожного движения.

Транспортные преступления не являются теми преступлениями, о которых можно сказать, что они известны еще со времен «Русской Правды», хотя, по крайней мере, гужевой транспорт существовал и тогда. Транспорт, каким бы он не был, во все времена облегчал жизнь людей, делал ее более «комфортной».

Если в 1920-е гг. внимание населения привлекала заметка в газете «Станок»: «Вчера на площади Свердлова попал под лошадь извозчика № 8974 гр. О. Бендер. Пострадавший отделался легким испугом», то спустя век во всех средствах массовой информации была опубликована совсем другая «заметка»: «2 ноября в центре Москвы автомобиль такси смяло между автобусом и грузовиком, у которого отказали тормоза. В результате ДТП погибло два человека: таксист и его пассажирка, только севшая в автомобиль» [https://msk1.ru/text/incidents/2022/11/03/71789423/].

С течением времени транспорт, сделавший комфортной жизни миллионов людей, превратился в источник, который стал угрожать в том числе тем, кто им пользуется. Государство, с одной стороны, развивает транспортную инфраструктуру, а с другой — принимает меры, направленные на охрану личности, общества и государства от «транспортных угроз».

Когда транспорт стал угрожать жизни людей, появились правила дорожного движения и, как следствие, ответственность за их нарушение. Первые Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР были утверждены приказом МВД СССР от 11 января 1960 г. № 25. В те времена частный автопарк СССР насчитывал около 450 тыс. единиц [Народное хозяйство СССР: Стат. ежегодник / ЦСУ при Совете Министров СССР. — Москва : Госстандарт, 1961].

Впервые уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации автомототранспорта или городского электротранспорта была установлена в УК РСФСР (1960 г.). Статья 211 УК РСФСР состояла из двух частей. Часть 1 предусматривала ответственность

за нарушение работником автомототранспорта или городского электротранспорта правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, повлекшее причинение потерпевшему менее тяжкого или легкого телесного повреждения либо причинившее существенный материальный ущерб (лишение свободы на срок до двух лет, или исправительными работами на срок до одного года с лишением права управлять транспортными средствами на срок до двух лет или без такового, или штрафом до 100 руб.). Часть 2 предусматривала ответственность за те же действия, повлекшие смерть потерпевшего или причинение ему тяжкого телесного повреждения (лишение свободы на срок до десяти лет с лишением права управлять транспортными средствами на срок до трех лет или без такового).

На всем протяжении действия УК РСФСР в ст. 211 шесть раз вносились изменения и дополнения (в 1968, 1982, 1985, 1992, 1992, 1994 гг.). В последней редакции (1994 г.) ст. 211 УК РСФСР состояла уже из трех частей. Вред, причиненный здоровью потерпевшего, был разделен. Часть 1 предусматривала ответственность за причинение потерпевшему менее тяжкого вреда здоровью, часть 2 — смерть потерпевшего или причинение ему тяжкого телесного повреждения, часть 3 — гибель нескольких лиц. Максимальное наказание по ч. 3 — до 15 лет лишения свободы.

Уголовная политика СССР была направлена на ужесточение уголовной репрессии по отношению к лицам, совершающим дорожно-транспортные преступления путем увеличения санкций за преступления и введения новых отягчающих обстоятельств. Однако нельзя не согласиться с тем, что «жестокость наказаний за совершение ДТП проблему безопасности дорожного движения в бывшем СССР не решила» [1, стр. 53].

Уголовный кодекс Российской Федерации (далее — УК РФ), в отличие от ранее действовавшего, содержит самостоятельную гл. 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», что свидетельствует о повышении внимания государства к обеспечению транспортной безопасности из-за постоянно увеличивающегося потока транспортных средств и той опасности, которую этот поток несет.

Особенностью преступлений, содержащихся в гл. 27 УК РФ, является то, что они, прежде всего, регламентируют деяния, связанные с нарушением функционирования источников повышенной опасности, и, как следствие, эти деяния причиняют материальный ущерба, вред жизни и здоровью граждан.

В первоначальной редакции (1996 г.) ст. 264 УК РФ носила название «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств». Статья состояла из трех частей. В части 1 предусмотрена ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба. Основной состав преступления был отнесен

к категории преступлений небольшой тяжести и предусматривал наказание в виде ограничения свободы на срок до пяти лет, либо арест на срок от трех до шести месяцев, либо лишение свободы на срок до двух лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет или без такового. Часть 2 предусматривала ответственность за то же деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека. Преступление было отнесено к категории средней тяжести и наказывалось лишением свободы до пяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет. Часть 3 статьи предусматривала ответственность за то же деяние, причинившее смерть по неосторожности двум и более лицам. Данное преступление относилось к категории тяжкого преступления и наказывалось лишением свободы от четырех до десяти лет с лишением права управлять транспортным средством на срок до трех лет.

Применение дополнительного наказания в случае совершения преступления, предусмотренного ч. 2 и 3 ст. 264 УК РФ, было обязательным.

По сравнению с УК РСФСР (1960 г.) в УК РФ законодатель снизил ответственность за наиболее тяжкое отягчающее обстоятельство (гибель двух и более лет) на пять лет лишения свободы (с 15 до 10 лет). И это вполне понятно, так как при подготовке УК РФ последовательно проводились принципы демократизации и гуманизации [3, стр. 5].

Следующий процесс гуманизации относится к 2001 г. [Федеральный закон от 9 марта 2001 г. № 25-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации, Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР, Уголовно-исполнительный кодекс Российской Федерации и другие законодательные акты Российской Федерации»], когда были изменены категории преступлений (ст. 15 УК РФ) и все тяжкие неосторожные преступления, в том числе преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, были переведены в категорию средней тяжести, что давало возможность прекращать уголовное преследование (ст. 75, 76 УК РФ). Этим же Законом изменялся вид режима отбывания лишения свободы. Все лица, осужденные за неосторожные преступления, отбывали наказание в колониях-поселениях (п. «а» ч. 1 ст. 58 УК РФ).

В 2009 г. была смягчена санкция ч. 1 ст. 264 с пяти до трех лет лишения свободы [Федеральный закон от 13 февраля 2009 г. № 20-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с введением в действие положений Уголовного кодекса Российской Федерации и Уголовно-исполнительного кодекса Российской Федерации в виде ограничения свободы»]. В 2003 г. в ч. 1 ст. 264 УК РФ был исключен нижний предел лишения свободы. Вместо трех лет стало возможным назначать наказание от двух месяцев лишения свободы [Федеральный закон от 7 марта 2011 г. № 26-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации»].

Однако увеличение количества транспортных средств и, как следствие, количества дорожно-транспортных происшествий, появление новых видов транспорта «вынуждает» государство принимать меры, направленные на минимизацию угрозы, которые эти транспортных средства способны причинить интересам личности, общества и государства. Так, если к 1990 г. в СССР было 21 млн автотранспортных средств (кроме РСФСР в СССР входило еще 14 союзных республик) [Народное хозяйство СССР. Справочник 1972—1990], то к 2022 г. в России зарегистрировано 64 041 029 млн транспортных средств. По годам, наличие в России транспортных средств распределилось следующим образом: в 2012 г. — 45 384 162, в 2013 г. — 48 131 613, в 2014 г. — 50 500 186: в 2015 г. — 51 355 386, в 2016 г. — 52 337 486, в 2017 г. — 54 216 214, в 2018 г. — 54 779 626, в 2019 г. — 55 838 224, в 2020 — 56 673 511, 2021 г. — 57 812 037 [https://www.fedstat.ru/indicator/36228]

Количество погибших в автомобильных авариях за этот же период времени указано в табл. 1 [https://www.fedstat.ru/indicator/36228].

Таблица 1

Число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, в 2012—2021 гг.

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
27 991	27 025	26 963	23 114	20 308	19 088	18 214	16 981	15 788	14 874

За десять лет в дорожно-транспортных происшествиях погибло 210 346. Это равняется численности населения городов Сергиев Посад и Звенигород вместе взятых. При этом за эти же десять лет 2 205 307 человек были ранены в дорожно-транспортных происшествиях.

Безусловно, государство не могло не среагировать на складывающуюся ситуацию, в том числе путем внесения изменений в УК РФ. Поэтому за прошедший с момента принятия УК РФ период времени гл. 27 УК РФ претерпела существенные изменения. Из данной главы было исключено два преступления — ст. 265 «Оставление места дорожно-транспортного происшествия» [См.: Постановление Конституционного Суда РФ «По делу о проверке конституционности статьи 265 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина А. А. Шевякова»] и ст. 269 «Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов». Причем исключенная из УК РФ в 2003 г. ст. 265 [Федеральный закон от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ] была возвращена почти через 20 лет в УК РФ, но теперь в качестве отягчающего обстоятельства (п. «б» ч. 2, п. «б» ч. 4, п. «б» ч. 6).

За время действия УК РФ в гл. 27 было включено пять новых статей — ст. 263.1. 264.1. 264.2, 264.3, 267.1.

Из всех преступлений, расположенных в гл. 27 УК РФ, чаще всего регистрируются лишь два — это преступления, предусмотренные ст. 264 и 264.1 УК РФ (табл. 2) [Состояние преступности в России. Форма 491. Раздел 13. ГИАЦ МВД России. 2021].

Таблица 2

Количество зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 264, 264.1 УК РФ

Статья УК РФ	2007	2011	2017	2018	2019	2020	2021
Статья 264	47 967	27 302	21 007	20 144	19 618	1862	18 217
Статья 264.1			81 171	73 106	68 035	68 438	66 327

Приведенные статистические данные позволяют отметить, что за последние 15 лет наметилась устойчивая тенденция к снижению данного вида преступлений. Для уяснения особенностей рассматриваемого вида преступлений интерес представляет криминологическая характеристика личности неосторожного преступника, совершающего рассматриваемое преступление. Особенности личности преступника должны учитываться при формировании и особенно при реализации уголовной политики, поскольку необходимо понимать специфику целевой аудитории реализуемых мер, особенно в таком направлении реализации, как предупреждение преступлений.

Учитывая общую тенденцию, не удивительно, что и количество установленных лиц, совершивших преступление, снижается. Так, в 2022 г. было установлено 16 453 лица, что на 4% меньше, чем в предыдущем году. Учитывая, что управлять автотранспортным средством могут далеко не все граждане, большой интерес представляет распределение правонарушителей по возрасту. Так, установлено только одно лицо в возрасте 14—15 лет и 174 — в возрасте 16—18 лет. Однако последняя возрастная группа имеет рост на 8,1%. В возрасте 19—24 — 2422, что на 10,5% меньше, чем в предыдущем году, 30—49 — 7751, снижение 2,3%, и, наконец, в возрасте старше 50 лет — 4149, что на 1,7% выше, чем в 2021 г. Таким образом, с сожалением приходится констатировать, что больше всего нарушений правил дорожного движения, повлекших тяжкие последствия, совершают зрелые люди и опытные водители. Можно предположить, что причиной этого является уверенность в своем опыте и мастерстве, снижение самооценки и вытекающее отсюда повышение легкомысленности.

Доля женщин, совершивших преступления, предусмотренные ст. 264 УК РФ, меньше, чем в целом среди преступников (16,3 в 2022 г.) и составляет 11,6%. Это подтверждает не единожды высказанный тезис, что женщины

за рулем более дисциплинированы, автомобиль для них действительно средство передвижения, а не престижа или самоутверждения.

Следующая характеристика, которую интересно рассмотреть с точки зрения особенностей личности — уровень образования. Здесь весьма высока доля лиц с высшим образованием — 23,7% (3902, снижение на 4,5%), а также со средним профессиональным — 38,0% (6254, снижение на 0,6%), высока доля лиц со средним (полным) общим образованием — 28,5% (4691, снижение на 7,1 %), доля лиц с начальным и основным общим образованием составляет 8,4% (1385, снижение 8,4%). Данное положение объясняется тем, что рассматриваемые преступления, как уже упоминалось, совершаются только с неосторожной формой вины, и их совершение зависит скорее от уровня ответственности и правосознания, чем от уровня образования. Наконец, подавляющее большинство преступников — это граждане России (95,7%) и местные жители (80,8%).

В состоянии опьянения совершается менее пятой части рассматриваемых преступлений, при этом наблюдается тенденция к их снижению: в состоянии алкогольного на 13,0%, в состоянии наркотического — на 15,3%.

Лица, совершившие преступления, квалифицируемые по наиболее тяжким составам (ч. 3—6 ст. 264 УК РФ), в целом находятся в тех же трендах. Например, наибольшую долю составляют лица в возрасте 30—49 (2646 из общего числа 5530) и старше 50 лет (1366). Также некоторый рост имеется в возрастных категориях 16—18 (+4,4%) и старше 50 (+0,7%). При этом женщины составляют еще меньшую долю преступлений — 9,2%, что еще раз подтверждает тезис о менее тяжком вреде, причиняемом при нарушении правил дорожного движения женщинами. Доля лиц, совершающих преступления в состоянии опьянения, выше — почти пятая часть (22,7% — в состоянии алкогольного и 2,1 — в состоянии наркотического опьянения).

Анализ изменений уголовного законодательства позволяет сделать вывод, что уголовная политика России по отношению к транспортным преступлениям не отличалась стабильностью. В разные периоды времени государство то ужесточало уголовную ответственность за данные преступления, то, наоборот, реализуя принцип гуманизма, смягчало наказание за транспортные преступления, то опять принимало меры по ужесточению уголовной репрессии.

Анализ изменений, внесенных в гл. 27 УК РФ, позволяет говорить о том, что начиная с 2014 г. уголовная политика государства в отношении транспортных преступлений направлена на ужесточение уголовной репрессии.

Во-первых, в гл. 27, как было показано выше, введены новые статьи — ст. 263.1 (2014 г.), ст. 264.1 (2014 г.), ст. 267.1 (2017 г.), ст. 264.2 (2021 г.), ст. 264.3 (2022 г.).

Во-вторых, ужесточены санкции за совершение преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ (ч. 2, 4, 6). Максимальный срок лишения свободы по ч. 6 — до 15 лет лишения свободы, что прировняло наказание за это преступление к убийству (ч. 1 ст. 105), причинению тяжкого вреда здоровью (ч. 4. ст. 111), т.е. умышленные и неосторожные преступления теперь влекут одинаковое наказание (отличие может быть только в виде колонии для отбытия лишения свободы). Представляется, что равенство санкций за умышленное и неосторожное преступление нарушает принцип справедливости, закрепленный в ст. 6 УК РФ. О том, что умышленное преступление обладает большей степенью общественной опасности, написана не одна сотня научных публикация. УК РФ также предусматривает положения, свидетельствующие о большей степени общественной опасности умышленных преступлений (это, например, и рецидив преступлений (ст. 18), и виды колоний, в которых отбывают наказание лица, осужденные за умышленные и неосторожные преступления (ст. 58) и т.п.).

В-третьих, в ст. 264 УК РФ включены новые отягчающие обстоятельства — совершение преступления лицом, находящимся в состоянии опьянения (п. «а» ч. 2, п. «а» ч. 4, п. «а» ч. 6); оставление места дорожно-транспортного происшествия (п. «б» ч. 2, п. «б» ч. 4 п. «б» ч. 6); совершение преступления лицом, не имеющим или лишенным права управления транспортными средствами (п. «в» ч. 2, п. «в» ч. 4 п. «в» ч. 6).

В-четвертых, изменены категории преступлений (ст. 15 УК РФ). Теперь ч. 2, 4, 6 ст. 264 УК РФ относятся к категории тяжкого преступления, что лишает возможности лиц, совершивших преступление, быть освобожденными от уголовной ответственности в связи с деятельным раскаянием (ст. 75 УК РФ) и в связи с примирением с потерпевшим (ст. 76 УК РФ).

В-пятых, гл. 15.1 «Конфискация имущества» дополнена новым видом конфискации — конфискацией транспортного средства, принадлежащего обвиняемому и использованного им при совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1, 264.2 или 264.3 УК РФ (п. «д» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ) [Федеральный закон от 14 июля 2022 г. № 258-ФЗ О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статьи 31 и 150 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации»].

Рассмотрим особенности криминологической характеристики лиц, совершающих эти преступления. Она также имеет свои особенности.

В 2022 г. было установлено 58 024 лиц, управлявших транспортным средством в состоянии опьянения, будучи подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость. Максимальная доля — почти 65% выявленных лиц относится к возрастной группе 30—49 лет, однако тенденцию к росту обнаруживает только одна возрастная группа — свыше 50 лет +2,7%. Женщины и здесь дисциплинированнее мужчин, их доля еще ниже, чем в рассмотренных выше преступлениях, —

5,8%. Поскольку совершение данного преступления зависит от субъективного фактора — высокого правосознания, можно предположить, что на этот уровень влияет уровень образования, так как в данной категории преступников удельный вес лиц с высшим образованием в два раза ниже, чем среди тех, кто совершил преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, — 10,7%.

В ст. 264.1 содержатся два основных состава: ч. 1 предусматривает ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения, ранее подвергнутым административному наказанию, а ч. 2 — за управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, 4 или 6 ст. 264 либо ст. 264.1 УК РФ. В числе нарушителей преобладают лица, совершившие преступление в состоянии опьянения (ч. 1 ст. 264 УК РФ), — 74,4% (в состоянии алкогольного опьянения 71,3%, в состоянии наркотического — 3,1%). Больше, чем среди ранее рассмотренных преступлений, и доля местных жителей — 92,2%.

Проблема противодействия управлению транспортным средством в состоянии опьянения относится к одной из «вечных» проблем уголовной политики нашего государства, которую не удается решить уголовно-правовыми средствами на протяжении более чем полувека. Еще в 1961 г. был принят Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 5 октября 1961 г. «Об ответственности водителей автомототранспорта и городского электротранспорта за управление транспортом в нетрезвом состоянии». В 1968 г. принят новый Указ Президиума Верховного Совета РСФСР «Об усилении административной ответственности за нарушение правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами». Однако несмотря на принятые меры, несмотря на ужесточение уголовного законодательства, «победить» нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств уголовно-правовыми средствами не удается, да, думается, и не удастся. И тому подтверждение история становления ответственности за транспортные преступления и уголовная политика государства, проводимая в данной сфере. Понятно, что полной победы в этом направлении быть не может, как непобедима и сама преступность, как объективное социально-правовое явление, однако усилия общества и государства должны быть нацелены на их минимизацию, на снижение общественной опасности их последствий. Данная цель представляется вполне достижимой.

Для предупреждения автотранспортных преступлений должен быть задействован весь механизм защиты личности-общества и государства от данных преступлений. Он включает правовое, организационное, ресурсное, кадровое, методическое обеспечение уголовной политики в сфере предупреждения автотранспортных преступлений. Приоритет должен принадлежать мерам криминологического предупреждения,

прежде всего мерам общепрофилактического воздействия: правовому просвещению и воспитанию, повышению уровня правосознания, ответственности лиц, управляющих источником повышенной опасности, более глубокого его осознания. Уголовный кодекс Российской Федерации в этом механизме должен стоять в самом конце «защитной цепочки». Он должен использоваться только тогда, когда другими средствами предупредить автотранспортные преступления не удалось.

Литература

1. Грибков, А. В. Новая редакция статьи 264 Уголовного кодекса Российской Федерации / А. В. Грибков // Современные проблемы права, экономики и управления. — 2019. — № 2 (9). — С. 52—63.
2. Ильф, И. Двенадцать стульев / И. Ильф, Е. Петров. — Москва , Гослитиздат. 1961.
3. Комментарий к Уголовному Кодексу Российской Федерации / под редакцией Ю. И. Скуратова, В. М. Лебедева. — 3-е изд., измененное и дополненное. — Москва : Издательская группа ИНФРА-М-НОРМА. 2000.
4. Лесников, Г. Ю. Уголовная политика современной России: Методологические, правовые и организационные основы : дис. … д-ра юрид. наук / Г. Ю. Лесников. — Москва, 2005.
5. Стахов, Я. Г. Уголовная политика и ее реализация субъектами Российской Федерации : дис. … д-ра юрид. наук / Я. Г. Стахов. — Москва, 2006.
6. Фисун, А. В. Об усилении ответственности за совершение преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ / А. В. Фисун // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. — 2020. — С. 122—124.

References

1. Gribkov, A. V. Novaya redaktsiya stat'i 264 Ugolovnogo kodeksa Rossiyskoy Federatsii [New version of article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation] / A. V. Gribkov // Sovremennyye problemy prava, ekonomiki i upravleniya. — 2019. — № 2 (9). — S. 52—63.
2. Il'f, I. Dvenadtsat' stul'yev [Twelve chairs] / I. Il'f, Ye. Petrov. — Moskva , Goslitizdat. 1961.
3. Kommentariy k Ugolovnomu Kodeksu Rossiyskoy Federatsii [Commentary on the Criminal Code of the Russian Federation] / pod redaktsiyey YU. I. Skuratova, V. M. Lebedeva. — 3-ye izd., izmenennoye i dopolnennoye. — Moskva : Izdatel'skaya gruppa INFRA-M-NORMA. 2000.
4. Lesnikov, G. YU. Ugolovnaya politika sovremennoy Rossii: Metodologicheskiye, pravovyye i organizatsionnyye osnovy [Criminal policy of modern Russia: Methodological, legal and organizational foundations]: dis. … d-ra yurid. nauk / G. YU. Lesnikov. — Moskva, 2005.
5. Stakhov, YA. G. Ugolovnaya politika i yeye realizatsiya sub"yektami Rossiyskoy Federatsii [Criminal policy and its implementation by the subjects of the Russian Federation]: dis. … d-ra yurid. nauk / YA. G. Stakhov. — Moskva, 2006.
6. Fisun, A. V. Ob usilenii otvetstvennosti za sovershenie prestupleniya, predusmotrennogo stat'yey 264 UK RF [On strengthening the responsibility for committing a crime under article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation] / A. V. Fisun // Mezhdunarodnyy zhurnal gumanitarnykh i yestestvennykh nauk. — 2020. — S. 122—124.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 343.271

Цепелев Валерий Филиппович,
доктор юридических наук, профессор,
заслуженный юрист Российской Федерации,
Академия управления МВД России,
Московский государственный юридический университет
имени О. Е. Кутафина
v_tsepelev@rambler.ru

Обеспечение транспортной безопасности в контексте задач уголовной политики Российской Федерации

Аннотация. В статье рассмотрены понятия «национальная безопасность», «угроза национальной безопасности», «задачи уголовной политики» и то, каким образом они взаимосвязаны с обеспечением транспортной безопасности. Акцентировано внимание на Стратегии национальной безопасности Российской Федерации в контексте уголовной политики Российской Федерации. Обозначено значение преступности как угрозы национальной безопасности России в целом, так и транспортной безопасности в частности. Проанализированы основные угрозы транспортной безопасности и виды объектов уголовно-правовой охраны, складывающихся в рассматриваемых правоотношениях. Выработан подход к решению проблем, касающихся стратегии и тактики борьбы с преступностью в данной сфере, а также к совершенствованию уголовного и смежного с ним законодательства РФ.

Ключевые слова: национальная безопасность; транспортная безопасность; обеспечение транспортной безопасности; преступность; уголовная политика; задачи уголовной политики; уголовный закон; уголовно-правовые средства.

Valeriy F. Tsepelev,
Doctor of Law, professor,
honored lawyer of the Russian Federation,
Academy of Management of the MIA of Russia,
The Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

Ensuring transport security in the context of the tasks of the criminal policy of the Russian Federation

Abstract. The current paper has considered the concepts of “national security”, “threat to national security”, “tasks of criminal policy” and how they are interconnected with enforcing transport security. The attention has been focused on the National Security Strategy of the Russian Federation in the context of the criminal policy of the Russian Federation. There has been indicated the significance of crime as a threat to the national security of Russia in general, and transport security in particular. There have been analyzed the main threats to transport security and the types of objects of criminal law protection that develop in the considered legal relations. There has been developed an approach to solve the problems related to the strategy and tactics of combating crime in this area, as well as to improve the criminal and related legislation of the Russian Federation.

Keywords: national security; transport security; enforcement of transport security; criminality; criminal policy; tasks of criminal policy; criminal law; criminal legal means.

В текущий период времени в России под национальной безопасностью можно понимать как некое состояние защиты личности, как отдельной части общества, самого общества и самого государства от всех видов угроз, как извне, так и внутри страны [Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности»].

Сама угроза этой безопасности — это состояние, когда возможен или неизбежен ущерб гражданам и государству. При этом Стратегией национальной безопасности Российской Федерации (утверждена Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400) определены основные направления ее обеспечения. По факту можно выделить основные направления этой безопасности:

— обеспечение сохранения людей и возможность их развития;
— военная;
— общественная безопасность;
— безопасность в информационном поле;
— в экономике;
— в сфере научно-технологического развития;
— в экологии;
— безопасность духовно-нравственных ценностей, культуры и исторической памяти.

Вместе с тем национальные приоритеты тесно связаны с общественной безопасностью и являются фундаментом развития стабильности государства и общества. Если рассматривать общественную безопасность, то можно сказать, что под ней понимается некая защита со стороны государства человека от различных видов внутренних угроз [Концепция общественной безопасности в Российской Федерации, утвержденная Президентом РФ 20 ноября 2013 г. № Пр-2685].

С точки зрения криминологии можно охарактеризовать безопасность как часть общественной безопасности, при которой обеспечивается безопасность общества от преступных посягательств, которые в свою очередь порождаются разными криминогенными факторами.

В данном контексте уместно рассмотреть виды преступности, представляющие угрозу национальной, прежде всего — общественной, безопасности.

Исходя из приоритетности уголовно-правовой охраны и общественной опасности посягательств, к таким видам можно отнести:

- преступность террористического характера;
- преступность экстремистской направленности;
- коррупционная преступность (прежде всего, взяточничество);
- преступность в общественных местах (уличная преступность);
- преступность на транспорте, в том числе так называемая «дорожная» преступность.

При этом стоит отметить, что рост масштабов и общественной опасности неосторожной преступности, связанной с использованием новых технологий и технических средств, в том числе беспилотных транспортных средств, не может не беспокоить, поскольку это представляет прямую угрозу транспортной безопасности [Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р].

Исходя из сказанного, а также криминологической характеристики, можно предположить основные угрозы транспортной безопасности:

— террористические и диверсионные акции (угон, возможно и захват всех видов транспорта, какие-либо диверсии на транспорте);

— несанкционированное вмешательства в функционирование транспорта, (размещение различных предметов на рельсы, повреждение различных устройств железнодорожных путей;

— преступления против пассажиров;

— преступления против грузов;

— происшествия (аварии), обусловленные состоянием транспортных технических систем (их изношенностью, аварийностью, несовершенством;

— неблагоприятные последствия отсутствия сбалансированной урегулированности законодательства в области транспорта, а также ошибок и неточностей в правоприменении [https://cyberleninka.ru/article/n/bespilotnye-transportnye-sredstva-novye-vyzovy-obschestvennoy-bezopasnosti].

Стоит не забывать, что именно в правоприменении решаются основные задачи по транспортной безопасности. Субъекты правоприменения различны и обладают целым набором не только прав и обязанностей, но и уровня подготовки моральных и иных качеств, которые бесспорно влияют на принятие решения при применении норм права, а также ликвидации

последствий. Несомненно, помимо субъектов рассмотренных правоотношений на безопасность транспорта влияют и иные криминологические явления такие как криминогенные факторы (фон), данные факторы могут формировать некий образец поведения на транспорте, что приемлемо, а что нет. Для каждой страны и общества сформированы правила поведения и отношения к транспортной инфраструктуре, в России четких правил поведения на транспорте не прослеживается, в основном они сводятся к рекомендациям по обеспечению безопасности человека. Однако в последнее время наметилась благоприятная тенденция обучения правилам поведения на транспорте в школе в институтах и разных сообществах, а также иллюстрирование социальной рекламы против вандализма и иных противоправных действий, все это способствует созданию благоприятной среды для дальнейшего обеспечения безопасности на транспорте и безусловно все это создает необходимость и в дальнейшем более детально подходить к вопросу обеспечения безопасности на транспорте.

Поскольку безопасность транспорта — это многоаспектное явление и правоотношения, складывающиеся в этой сфере также многогранные, соответственно и предупредительные меры будут выглядеть следующим образом:

— превентивные меры транспортных преступлений, любой опасности, включая самые радикальные (терроризм);

— превентивные меры на транспорте в результате чрезвычайных происшествий различного характера;

— меры устранения либо минимизации различного рода ущерба на транспорте от преступлений и чрезвычайных происшествий;

— меры, направленные на улучшения экологической ситуации с перевозками и в целом экологической устойчивости транспортной системы;

— меры, направленные на достижения основных целей национальной безопасности в том, числе и в сфере транспортной безопасности [6,7,8].

Одним из наиболее применимых и действенных средств обеспечения транспортной безопасности выступает уголовное законодательство. В Уголовном кодексе Российской Федерации содержатся составы преступлений, которые нацелены на обеспечение уголовно-правовой охраны транспортной безопасности. Так, гл. 24 «Преступления против общественной безопасности» включает ст. 205, 207, 211, 212, 213, 214, 227, гл. 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» — ст. 263—271.1 и гл. 29 «Преступления против основ конституционного строя и безопасности государства» — ст. 281.

По вопросу применения норм уголовного законодательства за преступления против транспортной безопасности, а, следовательно, и о состоянии уголовно-правовой защиты транспортной безопасности, в значительной степени, свидетельствуют данные статистики ГИАЦ МВД

России за период с 2011 по 2021 гг. [https://xn--b1aew.xn--p1ai/reports/item/35396677/].

Таблица 1

Статьи УК РФ	2011	2016	2021
205	29	25	41
207	1878	146	3018
211	2	1	1
212	8	15	4
213	5635	2597	1679
214	2821	2163	2570
227	1	1	3
263	76	89	179
263.1	3	7	8
264	27 302	22 013	18 217
264.1	—	85 257	66 327
266	15	5	4
267	3	3	24
267.1	—	—	15
268	224	85	62
270	3	0	0
271	0	0	0
271.1	0	0	1
281	1	2	1
По всем приведенным статьям	38 001	112 409	92 154

Таким образом, рассмотрение проблемы обеспечения транспортной безопасности в контексте задач уголовной политики дает возможность конкретизировать и оптимизировать государственно-политические подходы к выработке и реализации решений, касающихся стратегии и тактики борьбы с преступностью в данной сфере, а также к совершенствованию уголовного законодательства и практики его применения.

ТРЕБОВАНИЯ к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»	**REQUIREMENTS for the materials submitted for publication in the journal "Transport law and security"**
Представленные статьи должны быть оригинальными, не опубликованными ранее в других печатных изданиях. Статьи должны быть актуальными, обладать новизной, содержать выводы исследования, а также соответствовать указанным ниже правилам оформления. В случае ненадлежащего оформления статьи она направляется автору на доработку.	Submitted papers must be original, not previously published in other printed publications. The material should be relevant, have a novelty, contain the results of the study, as well as comply with the mentioned below rules of registration. In case of improper registration, the papers will be sent back to the author for revision.
Статья представляется в электронном виде в формате Microsoft Word по электронному адресу: albinadg@mail.ru. **Адрес редакции:** 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, учебный корпус 6.	**All papers** should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru. **The official address of the editorial board** is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994.
Объем статей — от 20 тыс. до 40 тыс. печатных знаков (0,5—1,1 усл. п. л.), рецензий, обзоров зарубежного законодательства — до 20 тыс. знаков (0,5 усл. п. л.) Сноски в тексте приводятся в [квадратных скобках], их нумерация должна соответствовать списку литературы, размещенному в конце статьи в алфавитном порядке; ссылки на комментарии приводятся в (круглых скобках).	**The paper** should be of 20.000-40.000 of pr.ch. (0.5-1.1 conv. pr.'s sheets) of A4 format, article reviews and reviews of foreign legislation should be up to 20.000 of pr.ch. (0.5 conv. pr.'s sheets). 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». В статье должен быть указан **индекс УДК**.	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». **The UDC index** should be indicated in the article.
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 работы каждого автора в именительном падеже, ее полный почтовый адрес;	**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 Nominative case (where EACH author works) with its full postal address;

должность, звание, ученая степень каждого автора;
адрес электронной почты для каждого автора.

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.

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.

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.

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.

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.

position, scientific degree, scientific status (if any) of EACH author;
contacts (an e-mail) of EACH author.

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.

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.

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.

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.

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.