

# ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ | № 1(49)/2024

Издается с января 2016 г.



## **ДЕТЕРМИНАНТЫ ЗДОРОВЬЯ**

в системе транспортной безопасности:  
административно-правовые аспекты

## **ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ**

деятельности подразделений  
транспортной безопасности  
по пресечению  
функционирования  
беспилотных  
комплексов:  
проблемные вопросы

## **АККРЕДИТАЦИЯ**

как форма разрешительной  
деятельности в сфере  
обеспечения транспортной  
безопасности

## **АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ**

судебной экспертизы маркировочных  
обозначений транспортных средств

## **АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ**

совершенствования системы правовых мер по  
защите объектов железнодорожного транспорта от  
противоправных посягательств

## **ОБЕСПЕЧЕНИЕ РЕНТАБЕЛЬНОСТИ**

автономного судоходства с учетом рисков кибербезопасности

## **КАСПИЙСКОЕ МОРЕ:**

история становления и развития правового режима  
использования

## **МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ ИНВЕСТИЦИЙ**

в соответствии с целями и задачами Транспортной стратегии  
Российской Федерации



<p style="text-align: center;"><b>Электронный научный журнал</b> <b>«Транспортное право</b> <b>и безопасность»</b> <b>2024. № 1 (49)</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>The online scientific journal</b> <b>“Transport law and security”</b> <b>2024. № 1 (49)</b></p>
<p>Дата размещения номера — 15 апреля 2024 г. Журнал издается с января 2016 г.</p>	<p>The date of the issue is the 15<sup>th</sup> of April, 2024. The journal has been published since January 2016.</p>
<p>Издание включено в <b>Перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, ученой степени доктора наук</b>, по научным специальностям: 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки (юридические науки); 5.1.4. Уголовно-правовые науки (юридические науки).</p>	<p>The journal has been included in <b>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</b> 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).</p>
<p>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</p>	<p>The journal was registered in media ЭЛ № ФС 77-64237 on December, 25, 2015.</p> <p>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.</p>
<p>Официальный сайт в сети Интернет: URL: <a href="http://trans-safety.ru/">http://trans-safety.ru/</a></p>	<p>The official site in the Internet is URL: <a href="http://trans-safety.ru/">http://trans-safety.ru/</a></p>
<p>Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта» Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г. № 381-06/2016.</p>	<p>The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education “Russian University of Transport”</p> <p>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.</p>
<p>Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) 2500-1868. Периодичность: четыре раза в год.</p>	<p>The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) 2500-1868.</p>
<p>Главный редактор — <b>КОРЯКИН Виктор Михайлович</b>, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).</p>	<p>The editor-in-chief is <b>KORYAKIN Viktor Mikhailovich</b>, Doctor of Law, professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).</p>

Редакционный совет	Editorial Council
<p><b>Нестеров Евгений Александрович</b> — председатель редакционного совета, кандидат юридических наук, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)</p>	<p><b>Nesterov Evgeny Aleksandrovich</b>, Chairman of the Editorial Council, Candidate of Law, the head of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)</p>
<p><b>Аль Али Насер Абдель Рахим</b> — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Морское право и международное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)</p>	<p><b>Al Aly Naser Abdel Rakhim</b>, Candidate of Law, associate professor of the department “Maritime Law and International Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)</p>
<p><b>Бажанов Станислав Васильевич</b> — доктор юридических наук, профессор, академик Петровской академии наук и искусств, полковник юстиции в отставке</p>	<p><b>Bazhanov Stanislav Vasilievich</b>, Doctor of Law, professor, academician of the Peter’s Academy of Sciences and Arts (St. Petersburg), retired colonel of justice</p>
<p><b>Белкин Анатолий Рафаилович</b> — доктор юридических наук, профессор Московского технологического университета</p>	<p><b>Belkin Anatoly Rafailovich</b>, Doctor of Law, professor of the Moscow Technological University (MIREA)</p>
<p><b>Боголюбов Сергей Александрович</b> — доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий отделом экологического законодательства Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации</p>	<p><b>Bogolyubov Sergey Aleksandrovich</b>, 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</p>
<p><b>Васильев Федор Петрович</b> — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник научно-исследовательского центра Академии управления МВД России</p>	<p><b>Vasiliev Fedor Petrovich</b>, Doctor of Law, professor, main researcher of the research center of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation</p>
<p><b>Велиев Исахан Вейсал-оглы</b> — доктор юридических наук, профессор, руководитель аппарата Фонда «Знание» при Президенте Азербайджанской республики (г. Баку, Азербайджан)</p>	<p><b>Veliev Isakhan Veysal-Ogly</b>, Doctor of Law, professor, chief of the Foundation «Knowledge» under the President of the Republic of Azerbaijan (Azerbaijan) (Baku)</p>
<p><b>Григорьев Виктор Николаевич</b> — 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»</p>	<p><b>Grigoriev Viktor Nikolaevich</b>, 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»</p>
<p><b>Гулин Виктор Борисович</b> — заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта</p>	<p><b>Gulin Viktor Borisovich</b>, deputy head of the Federal Service for transport supervision</p>
<p><b>Данилина Елена Ивановна</b> — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Правовое обеспечение</p>	<p><b>Danilina Elena Ivanovna</b>, Doctor of Economic Sciences, professor, professor of the department “Legal Support of Public Administration and</p>

государственного управления и экономики» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

**Духно Николай Алексеевич** — доктор юридических наук, профессор, советник ректората Российского университета транспорта

**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

**Ирошников Денис Владимирович** — доктор юридических наук, доцент, доцент кафедры «Теория права, гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

**Козин Михаил Николаевич** — доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)

**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)

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

**Куан Цзэнцзюнь** — доктор права, профессор, профессор Китайского института приграничных и морских исследований Уханьского университета (г. Ухань, Китай)

**Минбалеев Алексей Владимирович** — доктор юридических наук, доцент, ведущий научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук

Economics” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)

**Dukhno Nikolay Alekseevich**, Doctor of Law, professor, advisor to the administration of the Russian University of Transport

**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)

**Iroshnikov Denis Vladimirovich**, Doctor of Law, docent, associate professor of the department “Theory of law, civil law and civil procedure” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)

**Kozin Mikhail Nikolaevich**, Doctor of Economic Sciences, professor, main researcher of the Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia

**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)

**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)

**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

**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

**Писенко Кирилл Андреевич** — доктор юридических наук, доцент, член Научно-консультативного совета при Верховном Суде РФ, член экспертного совета по праву и политологии ВАК при Минобрнауки России

**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

**Рейнгольд Валерий Артурович** — доктор юридических наук, профессор, директор докторантуры «Юридическая наука» Балтийской Международной Академии (г. Рига, Латвия)

**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

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

**Чернявский Александр Геннадьевич** — доктор юридических наук, профессор, заведующий сектором электронных ресурсов научно-технической информации Отраслевого центра научно-технической информации по архивоведению и документоведению Всероссийского научно-исследовательского института документоведения и архивного дела

**Шумаев Виталий Андреевич** — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры менеджмента и маркетинга Московского университета имени С. Ю. Витте; академик Российской академии естественных наук

**Nadher Ahmed Mandeel**, Doctor of Law, Assistant Professor of International Law in College of Law, Tikrit University, Iraq, Tikrit

**Pisenko Kirill Andreevich**, Doctor of Law, associate professor, member of the Scientific Advisory Council at the Supreme Court of the Russian Federation, member of the expert council on law and political science of the HAC under the Ministry of Education and Science of Russia

**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

**Reingold Valery Arturovich**, Doctor of Law, professor, director of the Doctoral Study “Juridical science” at the Baltic International Academy (Riga, Latvia)

**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)

**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)

**Chernyavsky Aleksandr Gennadievich**, Doctor of Law, professor, head of the electronic resources sector of scientific and technical information in the Branch Center for Scientific and Technical Information on Records and Archives Management of the All-Russian Scientific and Research Institute for Records and Archives Management (VNIIDAD)

**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

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

## Содержание

### АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

**Воронкова С. В.**

Детерминанты здоровья в системе транспортной безопасности:  
административно-правовые аспекты ..... 11

**Корякин В. М.**

Правовое обеспечение деятельности подразделений транспортной безопасности по пресечению функционирования беспилотных комплексов: проблемные вопросы ..... 23

**Мелконян Д. А.**

Аккредитация как форма разрешительной деятельности в сфере обеспечения транспортной безопасности ..... 32

**Полионская Л. Л., Трушин М. В.**

Актуальные вопросы совершенствования правовых механизмов предупреждения и противодействия коррупции, предотвращения и урегулирования конфликта интересов в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации ..... 49

**Секушин С. В.**

О направлениях развития института ограничения в обороте объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.... 61

**Туболев С. М.**

Социальная поддержка семьи и детства на примере деятельности открытого акционерного общества «Российские железные дороги»..... 68

**Шахназарян Э. Ф.**

Транспортное средство должника, находящееся за рубежом, как имущественный интерес для взыскателя в исполнительном производстве: реализация принципа разумности ..... 74

### УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

**Горовой В. В., Дубовиченко С. В., Юшенкова С. Ю.**

Уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения ..... 81

**Жаворонков В. А.**

Актуальные проблемы судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств..... 96

**Леонов С. И.**

Актуальные вопросы совершенствования системы правовых мер по защите объектов железнодорожного транспорта от противоправных посягательств..... 118

**МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО**

**Нерсесян Ч. В.**

Меры, необходимые для предотвращения дорожно-транспортных происшествий (на примере автотрассы М1 Ереван-Гюмри-Бавра-граница Грузии) ..... 126

**МОРСКОЕ ПРАВО**

**Арбия Хлали, Чеботарев В. Е., Аль Али Насер**

Обеспечение рентабельности автономного судоходства с учетом рисков кибербезопасности ..... 132

**Синицын С. А., Кабытов П. П.**

К вопросу о критериях неразрывной связи объектов инфраструктуры портов ..... 139

**Филиппов Д. А.**

Каспийское море: история становления и развития правового режима использования ..... 149

**ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА**

**Микаилов С. М.**

О необходимости введения в научный оборот понятия «железнодорожная безопасность»..... 157

**ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА**

**Правкин С. А.**

Механизм реализации инвестиций в соответствии с целями и задачами Транспортной стратегии Российской Федерации ..... 167

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



## Contents

### ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

**Voronkova Svetlana V.**

Determinants of health in the transport security system: administrative and legal aspects..... 11

**Koryakin Viktor M.**

Legal support for the activities of transport security divisions to suppress the functioning of unmanned systems: problematic issues..... 23

**Melkonyan David Ar.**

Accreditation as a form of licensing activities in the field of transport security ..... 32

**Polionskaya Larisa L., Trushin Maksim V.**

Urgent issues of improving legal mechanisms for preventing and combating corruption, preventing, and resolving conflicts of interest in the establishments set up to fulfill the tasks assigned to the Government of the Russian Federation..... 49

**Sekushin Sergey V.**

On the directions of development of a restriction institution in the turnover of public railway transport infrastructure facilities ..... 61

**Tubolev Sergey M.**

Social support for family and childhood using the example of the activities of joint-stock company “Russian Railways” ..... 68

**Shahnazaryan Eduard F.**

The debtor’s vehicle located abroad as a property interest for the claimant in enforcement proceedings: implementation of the principle of rationality ..... 74

### CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIMES

**Gorovoy Viktor V., Dubovichenko Sergey V., Yushenkova Svetlana Yu.**

Criminal liability for rendering vehicles and ways of transportation unusable..... 81

**Zhavoronkov Vladimir Al.**

Current problems of forensic examination of vehicle markings ..... 96

**Leonov Sergey Iv.**

Urgent issues of improving the system of legal measures to protect railway transport facilities from illegal attacks ..... 118

**INTERNATIONAL TRANSPORT LAW**

**Chinar V. Nersesyan**

Measures necessary to prevent road transport accidents (on the example of M1 Yerevan-Gyumri-Bavra-Georgia border highway) ..... 126

**MARITIME LAW**

**Hlali Arbia, Chebotarev Vladimir Ev., Naser Abdel Raheem Al Ali**

Autonomous Shipping challenge between Sustainable Value Creation and Cybersecurity Risk..... 132

**Sinitsyn Sergey An., Kabytov Pavel P.**

On the issue of criteria for the unbreakable link among port infrastructure facilities ..... 139

**Filippov Dmitry Al.**

The Caspian Sea: history of the legal regime formation and development..... 149

**THEORY AND METHODOLOGY OF TRANSPORT LAW**

**Mikhailov Samir M.**

On the necessity to introduce the concept of “railway security” into scientific circulation ..... 157

**TRANSPORT ECONOMY**

**Pravkin Sergey Al.**

The mechanism for implementing investments in accordance with the goals and objectives of the Transport Strategy of the Russian Federation..... 167

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

## **АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ**

---

УДК 342

**Воронкова Светлана Владимировна,**  
кандидат юридических наук,  
Научно-исследовательский институт промышленной и морской  
медицины Федерального медико-биологического агентства

### **Детерминанты здоровья в системе транспортной безопасности: административно-правовые аспекты**

**Аннотация.** Статья посвящена административно-правовым аспектам охраны здоровья работников транспорта и ее месту в системе обеспечения транспортной безопасности. Отмечается, что устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса предполагает урегулированный государством процесс целенаправленного воздействия на общественные отношения, направленные на предотвращение аварий и инцидентов, сохранение жизни и здоровья работников, пассажиров, транспортного средства, грузов, окружающей среды. При этом эффективность государственного управления в области транспортной безопасности основывается на комплексном подходе при реализации публичных и частных интересов, взаимодействии органов исполнительной власти, общественных организаций, работодателей и работников. Приводятся сведения правоприменительной практики контрольно-надзорных органов об авариях и инцидентах на водном транспорте, указывающие на необходимость повышенного внимания к состоянию здоровья работников. Рассмотрены основные национальные и международные нормативные правовые акты, регламентирующие обязательные медицинские обследования и противопоказания для работы на морских и речных судах. На примере деятельности ФМБА России представлены методические и организационные подходы к охране здоровья моряков, направленные на безопасность мореплавания и влияющие на обеспечение транспортной безопасности.

**Ключевые слова:** транспортная безопасность; охрана здоровья работников; медицинская профилактика; государственное управление.

**Svetlana V. Voronkova,**

Candidate of Law,

Research Institute of Industrial and Maritime

Medicine of Federal Medical Biological Agency

### **Determinants of health in the transport security system: administrative and legal aspects**

**Abstract.** The current paper deals with the administrative and legal aspects of protecting the health of transport employees and its place in the system of transport safety and security. There has been noted that the sustainable and safe functioning of the transport complex presupposes a state-regulated process of targeted influence on public relations aimed at preventing accidents and incidents, preserving the life and health of employees, passengers, vehicles, cargo, and the environment. At the same time, the efficiency of public administration in the field of transport security is based on an integrated approach to the implementation of public and private interests, the interaction of executive authorities, public organizations, employers, and employees. There has been given an information from the law enforcement practice of control and supervisory authorities on accidents and incidents in water transport, indicating the necessity for increased attention to the health status of employees. There have been considered main national and international regulations governing mandatory medical examinations and contraindications for working on sea and river vessels. Using the example of the activities of the FMBA of Russia, there have been presented methodological and organizational approaches to seafarers' health protection, aimed at the safety of navigation, and influencing the provision of transport safety and security.

**Keywords:** transport security; employees' health protection; medical prevention; public administration.

---

Сфера охраны здоровья трудоспособного населения в условиях современного демографического кризиса и стремительного сокращения трудового потенциала является одной из приоритетных в российской государственной политике. Крайне важным вопросом является гарантированная государством и работодателем охрана физического и психического здоровья работников, от действий которых зависит транспортная безопасность. В соответствии с положениями Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» целями обеспечения транспортной безопасности определены устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства от актов незаконного

вмешательства. В научной литературе транспортная безопасность рассматривается как отдельный вид национальной безопасности [1].

В соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р, безопасность на транспорте определяется как «набор характеристик и мер в транспортном комплексе с целью снижения рисков причинения вреда жизни или здоровью человека при эксплуатации и пользовании объектами инфраструктуры и транспортными средствами». В зависимости от объекта защиты в научных исследованиях высказывается мнение о целесообразности дифференцирования безопасности по видам транспорта (авиационного, железнодорожного, автомобильного, водного и иных) [2].

В основе охраны здоровья работников транспорта, безусловно, заложены следующие принципы обеспечения транспортной безопасности: законности; соблюдения баланса интересов личности, общества и государства; взаимной ответственности личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности; непрерывности; интеграции с международными системами; взаимодействия субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и органов местного самоуправления.

Для решения основных задач при обеспечении транспортной безопасности в числе приоритетных направлений законодателем определены совершенствование нормативно-правового регулирования, оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, разработка и реализация обязательных требований, осуществление контроля и надзора, информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение. Кроме того, вопросы обеспечения транспортной безопасности предполагают развитие определяемой государством системы организации труда и профилактических мероприятий по охране труда в транспортной сфере. В свою очередь охрана труда представляет собой комплексную категорию, включающую санитарно-гигиенические и лечебно-профилактические мероприятия, направленные на сохранение жизни и здоровья работников в процессе трудовой деятельности.

Следует согласиться с позицией ученых о том, что в целом вопросы обеспечения транспортной безопасности входят в компетенции органов исполнительной власти двух групп: 1) специально уполномоченных органов (МВД России и ФСБ России); 2) органов, не обладающих правоохранительной направленностью, но участвующих в обеспечении транспортной безопасности при реализации государственной политики в соответствующей сфере [2]. Ко второй группе в контексте охраны здоровья работников транспорта можно отнести Минздрав России, Минтруд России, Минтранс России, ФМБА России, Роспотребнадзор, Росздравнадзор и другие.

Важным аспектом публичного управления в транспортной сфере является обеспечение безопасности граждан, общества и государства, которое достигается в том числе с помощью механизмов разрешительной системы — урегулированного правом комплекса общественных отношений между органами публичной власти и гражданами (организациями), возникающих в связи с выдачей разрешения на занятие определенной деятельностью и последующим надзором за соблюдением установленных правил [3].

В соответствии с ГОСТ Р 56461-2015 «Безопасность транспортная. Общие требования» (утвержден и введен в действие приказом Росстандарта от 15 июня 2015 г. № 699-ст) к лицам, привлекаемым для выполнения работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, должны быть установлены и соблюдены определенные требования, которыми следует руководствоваться при нахождении на объектах транспортной инфраструктуры и (или) на транспортных средствах, характеризующие состояние их физического и психического здоровья, а именно: отсутствие сведений о постановке на учет в органах здравоохранения по поводу психического заболевания, алкоголизма, наркомании; отсутствие сведений о наличии медицинских противопоказаний к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности в соответствии с медицинским заключением, выдаваемым в установленном порядке.

Кроме того, современные требования к состоянию здоровья работников, занятых в транспортной сфере, имеют особенности в зависимости, во-первых, от вида транспорта; во-вторых, от условий труда; в-третьих, от должностных и функциональных обязанностей; в-четвертых, от целей и видов медицинской помощи и медицинских услуг. Детерминанты здоровья в таком случае можно рассматривать как комплекс личностных, социальных, экономических, экологических факторов, определяющих состояние здоровья работника.

Для выявления наличия или отсутствия противопоказаний для осуществления трудовой деятельности законодателем предусмотрено проведение обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров и химико-токсикологических исследований на наличие в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов.

Например, в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации на должности специалистов авиационного персонала не принимаются лица, не прошедшие предварительного медицинского осмотра, а также лица, подвергнутые административному наказанию за потребление наркотических средств или психотропных веществ без назначения врача.

Обязательные медицинские осмотры и химико-токсикологические исследования проходят также частные детективы и частные охранники;

работники юридических лиц с особыми уставными задачами; граждане при оформлении разрешения на приобретение оружия, военнослужащие и призывники; работники ведомственной охраны; иностранные граждане; лица, чья деятельность непосредственно связана с движением поездов и маневровой работой; работники подразделений транспортной безопасности; сотрудники органов внутренних дел Российской Федерации; водители транспортных средств; обучающиеся.

В связи с актуальными направлениями государственной политики по развитию Арктической зоны Российской Федерации, увеличением грузопотока по трассе Северного морского пути и новеллами Морской доктрины Российской Федерации (утверждена Указом Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512) следует подробнее остановиться на охране здоровья работников водного транспорта.

Несмотря на то что транспортная отрасль на сегодняшний день считается одной из самых зарегулированных (общее количество нормативных актов — 456, а обязательных требований — почти 9 тыс.) [4], ранжирование причин аварийного состояния водных транспортных объектов выявляет сознательное немотивированное нарушение инструкций и правил безопасности, в их числе: 30% — управленческие причины; 22% — состояние оператора; 20% — условия эксплуатации; 14% — подготовка оператора; 14% — ошибочные решения [5]. По результатам контрольно-надзорных мероприятий Межрегионального территориального управления Ространснадзора по Северо-Западному федеральному округу (Доклад «О результатах правоприменительной практики Северо-Западного управления государственного морского и речного надзора за четвертый квартал 2021 года») виновными в создании аварийных ситуаций, 70% которых возникали при благоприятных погодных условиях, признаны в 56% случаев капитан и в 44% случаев — вахтенный помощник. Подобная статистика может свидетельствовать о проблемах профессиональной надежности в условиях воздействия стрессоров, и, как следствие, возникающих трудностях при принятии решений в экстремальных ситуациях [6].

В научных исследованиях установлено, что процент жалоб на состояние здоровья в группе командного состава в 1,5 раза выше в сравнении с рядовым, а жалобы и показатели патологии указывают на недостаточный уровень диагностики и медицинского обследования [7]. Многочисленные инциденты на море свидетельствуют об актуальности определения соответствия здоровья работников поручаемой им работе, т.е. профессиональной пригодности по состоянию физического и психического здоровья в ходе медицинской диагностики, включающей проведения обязательных химико-токсикологических исследований.

В научной литературе начала XXI в. отмечалось, что употребление алкоголя и наркотиков служащими судоходных компаний и плавсоставом флота негативно сказывается на физических и умственных способностях,

поведении и дисциплине, создает реальную угрозу для жизни и безопасности: алкоголизмом страдают от 10% до 50% моряков, 15—30% инцидентов на борту судов связаны с употреблением алкоголя и наркотиков [8].

В 2008 г. при оформлении в рейс представителями Сахалинской таможни изъято у моряков более 50 кг наркотических веществ, что объяснялось увеличением количества потребителей наркотиков среди моряков [URL: <https://www.interfax.ru/russia/10422> (дата обращения: 1 марта 2024 г.)]; в 2012 г. в результате спецоперации, проведенной МВД России совместно с ФСБ России на семи кораблях Балтийского флота, были найдены гашиш, приспособления для курения наркотиков и весы [URL: <https://gorodovoy.ru/news/774158> (дата обращения: 1 марта 2024 г.)].

От полноты и качества обязательных медицинских осмотров и обследований зависит не только сохранение жизни и здоровья самого работника во время рейса [9], но также и безопасность всего экипажа, судна, грузов и окружающей среды [10, 11]. Помимо этого в условиях воздействия распространенных токсичных веществ (ядовитых газов, нефтепродуктов, метана, хладагентов, фумигантов) большое значение отводится профилактике и своевременному медицинскому обеспечению судна [12]. Социально-экономический и административно-правовой аспекты модели транспортной безопасности предполагают взаимодействие нескольких субъектов отношений: государственных органов, общественных организаций, работодателей и работников.

Как установлено в ГОСТ Р 56461-2015 планы обеспечения транспортной безопасности морского судна, морского терминала, акватории морского порта, расположенных во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне, на континентальном шельфе искусственного острова, установки, сооружения, отнесенных к портовым средствам, авиационного предприятия (эксплуатанта), аэропорта (аэродрома), должны разрабатываться с учетом требований, установленных международными договорами и стандартами, законом, а также принимаемыми в соответствии с ними иными национальными нормативными правовыми актами. В свою очередь обеспечение транспортной безопасности на водном транспорте напрямую связано с совершенствованием системы медико-санитарного обеспечения морской деятельности, которая в соответствии с Морской доктриной Российской Федерации предполагает:

— приведение качества и уровня оказания медицинской помощи в соответствие с нормами, установленными международными правовыми актами о здравоохранении и медицинском обслуживании в морском судоходстве, участницей которых является Российская Федерация;

— принятие и реализацию гармонизированных с нормами международного права нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих организацию медицинского



обслуживания моряков на борту судна и на берегу, включая проведение медицинских осмотров, освидетельствований и экспертиз, а также проведение медицинских консультаций экипажам судов, находящимся в море, с использованием телемедицинских технологий.

В Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (ПДНВ-78) установлено, что каждый кандидат на получение диплома должен отвечать требованиям в отношении состояния здоровья, однако в документе отсутствуют конкретные критерии к форме и содержанию медицинских свидетельств и медицинские требования к состоянию здоровья моряков. В феврале 2024 г. на 10-й сессии Подкомитета по человеческому фактору, подготовке и несению вахты Международной морской организации был согласован перечень основных направлений для пересмотра Конвенции и Кодекса ПДНВ, в который среди прочих включены вопросы психологической устойчивости моряков [URL: <https://seafarer.news/p/1736/> (дата обращения: 1 марта 2024 г.)].

Для оценки состояния здоровья работников профессиональным сообществом также применяется Руководство по медицинскому освидетельствованию моряков (*Guidelines on the medical examinations of seafarers*), подготовленное Международной организацией труда совместно с Международной морской организацией.

В соответствии с требованиями Конвенции 2006 года о труде в морском судоходстве (*MLC*) (Стандарт «А 4.1 — Медицинское обслуживание на борту судна и на берегу») каждое государство-член обеспечивает принятие мер по охране здоровья моряков, работающих на борту судов, плавающих под его флагом и их медицинскому обслуживанию с целью обеспечения не только лечения больных или травмированных моряков, но и принятия мер профилактики, включая разработку программ по охране здоровья и санитарному просвещению.

Российским законодателем установлены требования к состоянию здоровья работников транспорта, получению определенных допусков и медицинских заключений в соответствии с порядками проведения обязательных медицинских осмотров и освидетельствований. В частности, порядок проведения медицинского осмотра на наличие медицинских противопоказаний к работе на судне, включающего в себя химико-токсикологические исследования наличия в организме человека наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов, утвержден приказом Минздрава России от 1 ноября 2022 г. № 714н. В соответствии с документом медицинский осмотр проводится в целях установления наличия (отсутствия) медицинских противопоказаний для работы на судне, утвержденных постановлением Правительства РФ от 24 июня 2017 г. № 742, а также раннего выявления у лиц, работающих на судах, немедицинского потребления наркотических средств, психотропных веществ и их метаболитов.

Помимо этого, так называемые «декретированные контингенты», чья профессиональная деятельность связана с питанием, коммунально-бытовым обслуживанием и водоподготовкой, в целях профилактики инфекционных и паразитарных заболеваний проходят обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры в соответствии с порядком, утвержденным приказом Минздрава России от 28 января 2021 г. № 29н, с внесением результатов в личные медицинские книжки.

Для обеспечения транспортной безопасности немаловажное значение отводится реализации приказа Минздрава России от 28 июля 2020 г. № 749н, устанавливающего требования к проведению медицинских осмотров и психофизиологических обследований работников объектов использования атомной энергии, в результате которых при отсутствии противопоказаний выдается разрешение на выполнение определенных видов деятельности в области использования атомной энергии, в том числе работникам атомного ледокольного флота. Психофизиологические обследования проводятся в лабораториях обеспечения профессиональной надежности персонала, создаваемых на объектах использования атомной энергии, учитывают результаты психологической диагностики профессионально важных качеств работника.

Ведомственная целевая программа «Медико-санитарное обеспечение работников обслуживаемых организаций и населения обслуживаемых территорий на период до 2024 года», утвержденная приказом ФМБА России от 11 февраля 2019 г. № 25, является одним из инструментов эффективной реализации государственной политики в сфере охраны здоровья работников организаций отдельных отраслей промышленности с особо опасными условиями труда (в том числе при подготовке и выполнении космических полетов, проведении водолазных и кессонных работ), направленной на сохранение и укрепление здоровья указанного контингента работников, повышение их трудового долголетия и надежности «человеческого фактора» в производственном процессе.

Медицинские осмотры в отношении работников организаций, эксплуатирующих особые радиационно опасные и ядерно опасные производства и объекты в области использования атомной энергии, проводятся в медицинских организациях, подведомственных ФМБА России, в соответствии с перечнем, утвержденным распоряжением Правительства РФ от 21 августа 2006 г. № 1156-р.

В соответствии с Концепцией развития морской медицины в Российской Федерации на период до 2030 года требуются решения по формированию единых подходов по медицинскому обслуживанию моряков, включая создание органов управления. На основании приказа ФМБА России от 5 августа 2021 г. № 161 в структуре подведомственных ФМБА России организаций в крупных портовых городах созданы Головной и региональные центры охраны здоровья моряков, осуществляющие учетно-аналитическую, организационно-методическую, нормотворческую,

лечебно-профилактическую, экспертную, научную и образовательную деятельность.

В рамках государственного задания на базе ФГБУН НИИ ПММ ФМБА России выполняются научные исследования, включающие анализ и выработку предложений по внесению изменений в нормативные правовые акты, регулирующие организацию медицинского обслуживания экипажей морских и речных судов в Российской Федерации; значительное внимание уделяется практике реализации установленных требований медицинскими организациями ФМБА России. Кроме того, в период 2020—2022 гг. в институте была разработана концепция развития медицинского обеспечения морских судов в акватории Северного морского пути, что, безусловно, взаимосвязано с обеспечением транспортной безопасности на стратегической северной магистрали.

Важно отметить, что эффективность деятельности по обеспечению национальных интересов государства в транспортной сфере напрямую зависит от взаимодействия институтов государственной власти и общественных организаций. Действительно, большое значение в обеспечении транспортной безопасности и охране здоровья работников имеет активная позиция общественных организаций, включая профессиональные союзы. Например, Российским профессиональным союзом моряков предпринимаются комплексные меры для решения проблем медицинского обеспечения моряков [URL: <http://xn--11afcf.xn--p1ai/ru/news/lent/2021-10-19/> (дата обращения: 1 марта 2024 г.)].

Судовладельцы руководствуются единым принципом «Безопасность превыше всего», который предполагает, что все экипажи судов, береговой персонал, а также работники подрядных организаций должны собственным примером демонстрировать свою приверженность и постоянно содействовать повышению уровня культуры безопасности [URL: <https://mwship.ru/wp-content/uploads/2022/03/police.pdf> (дата обращения: 1 марта 2024 г.)]. Безопасное судовождение рассматривается в данном случае как важнейшее средство для решения задачи обеспечения безопасности людей, окружающей среды, имущества и защиты репутации судоходных компаний. Например, в Приложении № 7 «Политика в отношении употребления алкоголя и наркотиков» Руководства по управлению безопасностью судовой персонал (командный и рядовой) предупреждается об ответственности за любую чрезвычайную ситуацию, связанную с употреблением на борту алкоголя и наркотиков независимо от того, принимались они во время или вне исполнения служебных обязанностей, на ходу или стоянке судна. При возникновении каких-либо подозрений капитан имеет право протестировать судовой персонал на алкоголь в море бортовыми средствами и на наркотики на берегу в аккредитованных лабораториях. Член экипажа, замеченный в употреблении алкоголя или наркотиков, должен быть уволен с

возмещением затрат из заработной платы на его репатриацию и обеспечение судна сменным членом экипажа.

Таким образом, в системе обеспечения транспортной безопасности существенную роль играют детерминанты здоровья работников транспорта, базирующиеся на основных ее принципах.

С учетом международных требований в России сформирована система правового регулирования важнейших социальных аспектов труда, в том числе медицинского обслуживания работников, первостепенное значение в котором отводится организации профилактических мероприятий.

Совершенствование государственного управления в области транспортной безопасности основано на реализации публичных и частных интересов посредством функционирования модели взаимодействия органов исполнительной власти, общественных организаций, работодателей и работников.

### Литература

1. Зайкова, С. Н. Принципы национальной и транспортной безопасности: сравнительно-правовой анализ / С. Н. Зайкова // Бизнес. Образование. Право. — 2022. — № 1 (58). — С. 218—223. — DOI: 10.25683/VOLBI.2022.58.144
2. Гирько, С. И. Система субъектов публичного администрирования в сфере транспортной безопасности в условиях цифровой трансформации (федеральный уровень) / С. И. Гирько, А. М. Воронов, А. В. Мазейн // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 4(48). — С. 90—103.
3. Административное право России : учебник для студентов высших учебных заведений, обучающихся по специальности Юриспруденция / Д. Н. Бахрах. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Эксмо, 2011.
4. Нестеров, Е. А. Цифровизация контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в рамках внедрения риск-ориентированного подхода / Е. А. Нестеров // Публично-правовые проблемы транспортного права: Материалы Пятого международного транспортно-правового форума, Москва, 15—16 февраля 2023 года. — Москва : Российский университет транспорта, 2023.
5. Маринов, М. Л. Влияние человеческого поведения на безопасность транспортной деятельности / М. Л. Маринов // Транспорт России: проблемы и перспективы — 2021: Материалы Международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 9—10 ноября 2021 года. — Санкт-Петербург : Институт проблем транспорта им. Н. С. Соломенко РАН, 2021.
6. Грабский, Ю. В. Применение технологии онтологического инжиниринга при создании и эксплуатации психометрической системы (для решения задач кадрового подбора) / Ю. В. Грабский, Е. В. Левкина, С. С. Титов, А. Ф. Арсеньева // Мир науки. Педагогика и психология. — 2022. — Том 10. — № 3.
7. Селифонова, Ж. П. Медико-социологическая характеристика качества жизни моряков в условиях длительного плавания / Ж. П. Селифонова, М. Г. Леонов, В. А. Кузьменко // Мир науки, культуры, образования. — 2018. — № 1(68). — С. 317—319.
8. Торский, В. Г. Наркотики и алкоголь в судоходной индустрии / В. Г. Торский, В. П. Топалов, В. И. Любченко. — Одесса : АстроПринт, 2000.
9. Воронкова, С. В. Медицинская эвакуация как следствие проблем морской медицины / С. В. Воронкова, Е. В. Левкина, А. А. Абакумов // Материалы 17-го Российского Национального Конгресса с международным участием

- «ПРОФЕССИЯ и ЗДОРОВЬЕ», Нижний Новгород, 26—29 сентября 2023 г. / НКО Ассоциация врачей и специалистов медицины труда, ФГБНУ Научно-исследовательский институт медицины труда имени академика Н. Ф. Измерова. — Нижний Новгород : НКО Ассоциация врачей и специалистов медицины труда, ФГБНУ НИИ медицины труда имени академика Н. Ф. Измерова, 2023. — DOI 10.31089/978-5-6042929-1-4-2023-1-134-137.
10. Воронкова, С. В. Обеспечение законности при сохранении человеческой жизни на море / С. В. Воронкова // Административное право и процесс. — 2023. — № 3. — С. 36—41. — DOI 10.18572/2071-1166-2023-3-36-41.
  11. Воронкова, С. В. Обеспечение безопасности мореплавания на Северном морском пути средствами прокурорского надзора / С. В. Воронкова // Актуальные вопросы контроля и надзора в социально значимых сферах деятельности общества и государства: Материалы VII Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 300-летию образования прокуратуры России, Нижний Новгород, 2 июня 2022 г. — Нижний Новгород : КТ «Буки-Веди», 2023.
  12. Леонов, М. Г. Медицинские аспекты токсических опасностей на судах торгового флота (обзор) / М. Г. Леонов, Ж. П. Селифонова, Г. П. Писаренко // Научный журнал КубГАУ. — 2017. — № 126. — DOI 10.21515/1990-4665-126-063.

## References

1. Zaykova, S. N. Printsipy natsional'noy i transportnoy bezopasnosti: sravnitel'no-pravovoy analiz [Principles of national and transport security: comparative legal analysis] / S. N. Zaykova // Biznes. Obrazovaniye. Pravo. — 2022. — № 1 (58). — S. 218—223. — DOI: 10.25683/VOLBI.2022.58.144
2. Gir'ko, S. I. Sistema sub'yektov publichnogo administrirovaniya v sfere transportnoy bezopasnosti v usloviyakh tsifrovoy transformatsii (federal'nyy uroven') [System of subjects of public administration in the field of transport security in the conditions of digital transformation (federal level)] / S. I. Gir'ko, A. M. Voronov, A. V. Mazein // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 4(48). — S. 90—103.
3. Administrativnoye pravo Rossii : uchebnik dlya studentov vysshikh uchebnykh zavedeniy, obuchayushchikhsya po spetsial'nosti Yurisprudentsiya [Administrative law of Russia: a textbook for students of higher educational institutions studying in the specialty Jurisprudence] / D. N. Bakhrakh. — 6-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Eksmo, 2011.
4. Nesterov, Ye. A. Tsifrovizatsiya kontrol'no-nadzornoy deyatel'nosti v sfere transporta v ramkakh vnedreniya risk-oriyentirovannogo podkhoda [Digitalization of control and supervisory activities in the field of transport as part of the implementation of a risk-based approach] / Ye. A. Nesterov // Publichno-pravovyye problemy transportnogo prava: Materialy Pyatogo mezhdunarodnogo transportno-pravovogo foruma, Moskva, 15—16 fevralya 2023 goda. — Moskva : Rossiyskiy universitet transporta, 2023
5. Marinov, M. L. Vliyaniye chelovecheskogo povedeniya na bezopasnost' transportnoy deyatel'nosti [The influence of human behavior on the safety of transport activities] / M. L. Marinov // Transport Rossii: problemy i perspektivy — 2021: Materialy Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, Sankt-Peterburg, 9—10 noyabrya 2021 goda. — Sankt-Peterburg : Institut problem transporta im. N. S. Solomenko RAN, 2021.
6. Grabskiy, YU. V. Primeneniye tekhnologii ontologicheskogo inzhiniringa pri sozdanii i ekspluatatsii psikhometricheskoy sistemy (dlya resheniya zadach kadrovogo

- podbora) [Application of ontological engineering technology in the creation and operation of a psychometric system (for solving problems of personnel selection)] / YU. V. Grabskiy, Ye. V. Levkina, S. S. Titov, A. F. Arsen'yeva // Mir nauki. Pedagogika i psikhologiya. — 2022. — Tom 10. — № 3.
7. Selifonova, ZH. P. Mediko-sotsiologicheskaya kharakteristika kachestva zhizni moryakov v usloviyakh dlitel'nogo plavaniya [Medical and sociological characteristics of the quality of life of sailors during long voyages] / ZH. P. Selifonova, M. G. Leonov, V. A. Kuz'menko // Mir nauki, kul'tury, obrazovaniya. — 2018. — № 1(68). — S. 317–319.
  8. Torskiy, V. G. Narkotiki i alkogol' v sudokhodnoy industrii [Drugs and alcohol in the shipping industry] / V. G. Torskiy, V. P. Topalov, V. I. Lyubchenko. — Odessa : AstroPrint, 2000.
  9. Voronkova, S. V. Meditsinskaya evakuatsiya kak sledstviye problem morskoy meditsiny [Medical evacuation as a consequence of the problems of marine medicine] / S. V. Voronkova, Ye. V. Levkina, A. A. Abakumov // Materialy 17-go Rossiyskogo Natsional'nogo Kongressa s mezhdunarodnym uchastiyem «PROFESSIYA i ZDOROV'Ye», Nizhniy Novgorod, 26—29 sentyabrya 2023 g. / NKO Assotsiatsiya vrachey i spetsialistov meditsiny truda, FGBNU Nauchno-issledovatel'skiy institut meditsiny truda imeni akademika N. F. Izmerova. — Nizhniy Novgorod : NKO Assotsiatsiya vrachey i spetsialistov meditsiny truda, FGBNU NII meditsiny truda imeni akademika N. F. Izmerova, 2023. — DOI 10.31089/978-5-6042929-1-4-2023-1-134-137.
  10. Voronkova, S. V. Obespecheniye zakonnosti pri sokhranении chelovecheskoy zhizni na more [Ensuring the rule of law while preserving human life at sea] / S. V. Voronkova // Administrativnoye pravo i protsess. — 2023. — № 3. — S. 36–41. — DOI 10.18572/2071-1166-2023-3-36-41.
  11. Voronkova, S. V. Obespecheniye bezopasnosti moreplavaniya na Severnom morskoy puti sredstvami prokurorskogo nadzora [Ensuring the safety of navigation on the Northern Sea Route by means of prosecutorial supervision] / S. V. Voronkova // Aktual'nyye voprosy kontrolya i nadzora v sotsial'no znachimykh sferakh deyatel'nosti obshchestva i gosudarstva: Materialy VII Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, posvyashchennoy 300-letiyu obrazovaniya prokuratury Rossii, Nizhniy Novgorod, 2 iyunya 2022 g. — Nizhniy Novgorod : KT «Buki-Vedi», 2023.
  12. Leonov, M. G. Meditsinskiye aspekty toksicheskikh opasnostey na sudakh torgovogo flota (obzor) [Medical aspects of toxic hazards on merchant fleet ships (review)] / M. G. Leonov, ZH. P. Selifonova, G. P. Pisarenko // Nauchnyy zhurnal KubGAU. — 2017. — № 126. — DOI 10.21515/1990-4665-126-063.

## **АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ**

---

УДК 342.9

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

### **Правовое обеспечение деятельности подразделений транспортной безопасности по пресечению функционирования беспилотных комплексов: проблемные вопросы**

**Аннотация.** Публикация посвящена анализу норм законодательства о транспортной безопасности, регулирующих вопросы пресечения актов незаконного вмешательства в транспортную деятельность с использованием беспилотных средств различных классов и различного назначения. Рассмотрены новации законодательства, наделяющие подразделения транспортной безопасности полномочиями по пресечению функционирования воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов. Обосновывается вывод о наличии в транспортном законодательстве правовых пробелов, связанных с недостаточной урегулированностью порядка принятия решений о применении специальных средств и огнестрельного оружия в целях пресечения актов незаконного вмешательства с использованием беспилотных средств. Предложены некоторые меры нормотворческого характера, направленные на преодоление указанных правовых пробелов.

**Ключевые слова:** транспортная безопасность; акт незаконного вмешательства; беспилотные средства; подразделения транспортной безопасности; ведомственная охрана Минтранса России и Росжелдора.

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

### **Legal support for the activities of transport security divisions to suppress the functioning of unmanned systems: problematic issues**

**Abstract.** The current paper deals with the analysis of the norms of legislation on transport security regulating the issues of suppressing acts of illegal interference in transport activities using unmanned vehicles of various classes and for various purposes. There have been considered the innovations in legislation that give transport security divisions the powers to suppress the functioning of aircraft, submarines and surface vessels and vehicles, unmanned vehicles, and other automated unmanned systems. There has been concluded that there are legal gaps in transport legislation related to the insufficient regulation of the procedure for making decisions on the use of special means and firearms to suppress acts of illegal interference using unmanned aerial vehicles. There have been proposed some rule-making measures aimed at overcoming these legal gaps.

**Keywords:** transport security; act of unlawful interference; unmanned vehicles; transport security divisions; departmental security of the Ministry of Transport of Russia and Roszheldor.

---

С началом специальной военной операции по демилитаризации и денацификации Украины (СВО) наблюдается существенное возрастание угроз для всех разновидностей национальной безопасности России, в том числе в сфере обеспечения *транспортной безопасности*, представляющей собой состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. [Акт незаконного вмешательства — противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий (п. 1 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»)] Акты незаконного вмешательства в функционирование транспортного комплекса могут совершаться в самых разнообразных формах и с использованием различных сил и средств. В последние годы, особенно после 24 февраля 2022 г., все чаще акты терроризма и диверсий на объектах транспортной инфраструктуры совершаются с использованием воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов.

Примеров такого рода противоправных действий предостаточно.

Так, 5 декабря 2022 г. Украина предприняла попытки нанесения ударов реактивными беспилотниками по военным аэродромам «Дягилево» в Рязанской области и «Энгельс» в Саратовской области. Погибли трое военнослужащих технического состава, несколько человек ранено, повреждены несколько военных самолетов [<https://www.rbc.ru/politics/05/12/2022/638e20f19a7947f8ab62c501?from>



=сору]. Сообщалось о пресечении ударов беспилотников по столичным аэропортам Внуково и Домодедово.

17 июля 2023 г. двумя украинскими беспилотными надводными аппаратами была осуществлена атака на Крымский мост. В результате совершенного данного акта повреждена автодорожная составляющая Крымского моста. При этом погибли два взрослых человека и пострадал один ребенок [<https://ria.ru/20230717/most-1884545175.html>].

В ноябре 2023 г. из-за невозможности подобраться к железной дороге (Крым, Джанкой) украинская диверсионно-разведывательная группа применила дистанционное минирование с помощью воздушных беспилотников, разместив шесть дронов со взрывчаткой вдоль железнодорожных путей, по которым должен был проследовать состав. Взрывные устройства должны были сработать на шум, датчики были настроены именно на срабатывание при прохождении цистерн. Но осуществить план не удалось, беспилотники были обнаружены и обезврежены специалистами [<https://topwar.ru/229598-mash-vsuo-predprinjali-popytku-podryva-zheleznoj-dorogi-pod-dzhankuem-pri-pomoschidronov-so-vzryvchatkoj.html>].

Указанные обстоятельства потребовали принятия мер правового, организационного и технического характера по обеспечению защиты критически важных объектов транспорта от воздействия ударных беспилотных средств.

Основным субъектом обеспечения транспортной безопасности являются *подразделения транспортной безопасности*, под которыми понимаются осуществляющие защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры) подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица [п. 7.1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности»].

Из приведенного определения следует, что ключевую роль в обеспечении транспортной безопасности играют подразделения ведомственной охраны. В соответствии с постановлением Правительства РФ от 12 июля 2000 г. № 514 «Об организации ведомственной охраны» правом создавать ведомственную охрану наделены два транспортных ведомства: Минтранс России и Росжелдор. Соответственно, в указанных ведомствах образованы и успешно функционируют:

— в ведении Минтранса России — ФГУП «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации» [Положение о ведомственной охране Министерства транспорта Российской Федерации, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2001 г. № 743];

— в ведении Росжелдора — ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» [Положение о ведомственной охране Федерального агентства железнодорожного транспорта, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 27 июня 2009 г. № 540].

В целях наделения подразделений ведомственной охраны полномочиями по пресечению противоправного функционирования бесплотных средств был принят Федеральный закон от 4 августа 2023 г. № 440-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В числе иных законодательных актов внесены изменения и дополнения в Федеральный закон от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ «О ведомственной охране».

В соответствии с новой редакцией ст. 11 названного законодательного акта работники ведомственной охраны наделены правом пресекать функционирование беспилотных воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов (беспилотных аппаратов) в целях отражения нападения либо угрозы нападения на охраняемые объекты, работников ведомственной охраны или лиц, находящихся на этих объектах, в том числе посредством подавления или преобразования сигналов дистанционного управления беспилотными аппаратами, воздействия на их пульта управления, а также повреждения или уничтожения беспилотных аппаратов.

Согласно ст. 15 и 16 Федерального закона «О ведомственной охране» решение этой задачи — пресечение функционирования беспилотных аппаратов — работники ведомственной охраны могут осуществлять двумя способами:

- а) применение специальных технических средств противодействия беспилотным аппаратам;
- б) применение в качестве крайней меры огнестрельного оружия.

Специальные технические средства противодействия беспилотным воздушным, надводным (подводным) и наземным судам представляют собой комплексы или отдельные устройства, позволяющие оказывать электромагнитное или физическое воздействие на беспилотные средства с целью устранения угроз, исходящих от данных судов.

В специальной литературе выделяются следующие наиболее рациональные способы противодействия беспилотным средствам:

- дистанционное глушение частот управления беспилотным средством;
- глушение спутниковой навигационной системы;
- воздействие электромагнитным излучением регулируемой мощности, выводящим из строя оборудование беспилотного средства;
- подбор частот радиосигнала между внешним пилотом и беспилотным средством с целью осуществления перехвата управления [1, стр. 63].

Для выполнения рассматриваемых новых задач по борьбе с беспилотными комплексами потребовался пересмотр норм обеспечения подразделений ведомственной охраны соответствующими специальными средствами. В этих целях постановлением Правительства РФ от 8 декабря 2023 г. № 2080 внесены изменения в Перечень специальных средств, видов, типов и моделей служебного огнестрельного оружия, патронов к нему и нормах обеспечения ими работников ведомственной охраны (утвержден постановлением Правительства РФ от 30 декабря 1999 г. № 1436). Названный Перечень дополнен позицией, предусматривающей возможность оснащения подразделений ведомственной охраны, в том числе находящихся в ведении Минтранса России и Росжелдора, специальными техническими средствами противодействия беспилотным воздушным, подводным и надводным судам и аппаратам, беспилотным транспортным средствам и иным автоматизированным беспилотным комплексам.

Таким образом, ведомственная охрана Минтранса России и Росжелдора, выполняющая функции подразделений транспортной безопасности, и работники ведомственной охраны законодательно наделены полномочиями по борьбе с беспилотными средствами, посягающими на безопасное функционирование объектов транспортного комплекса страны. Однако, как показывает анализ действующего законодательства о транспортной безопасности, в полной мере данные полномочия ведомственная охрана пока реализовать не может ввиду неполноты правового регулирования.

Дело в том, что в ст. 11 Федерального закона «О ведомственной охране» содержится поручение руководителям федеральных органов исполнительной власти, имеющих право создавать ведомственную охрану, определить порядок принятия решения о пресечении функционирования беспилотных аппаратов, а также перечень должностных лиц ведомственной охраны, уполномоченных на принятие такого решения. К настоящему времени такого рода ведомственные нормативные акты, регулирующие данные вопросы, изданы в МВД России, Минюсте России, ФСБ России, Росгвардии, Главном управлении специальных программ Президента РФ, Государственной корпорации «Росатом» и др. [приказ МВД России от 16 ноября 2023 г. № 865; приказ Минюста России от 11 декабря 2023 г. № 370; приказ ФСБ России от 17 ноября 2023 г. № 513; приказ ФСО России от 22 сентября 2023 г. № 111; приказ Росгвардии от 16 октября 2023 г. № 378; приказы ГУСП от 11 октября 2023 г. № 155 и 156; приказ Госкорпорации «Росатом» от 28 сентября 2023 г. № 1/24-НПА]. Однако в Минтрансе России и Росжелдоре такие ведомственные акты до сих пор не приняты, хотя со времени наделения ведомственной охраны правом пресечения функционирования беспилотных средств прошло уже более полугода. Данный существенный пробел в законодательстве о транспортной безопасности требует своего оперативного устранения.

Кроме того, до недавнего времени имел место законодательный пробел, связанный с наделением всех подразделений транспортной безопасности правом на применение специальных средств и огнестрельного оружия в целях пресечения актов незаконного вмешательства в транспортную деятельность с использованием беспилотников, а не только являющихся подразделениями ведомственной охраны. Как следует из норм Федерального закона «О транспортной безопасности», подразделения транспортной безопасности подразделяются на две категории:

1) штатные подразделения ведомственной охраны Минтранса России и Росжелдора;

2) юридические лица, аккредитованные в установленном порядке в качестве подразделений транспортной безопасности и допущенные к осуществлению мероприятий по предупреждению и пресечению актов незаконного вмешательства в транспортную деятельность [приказ Минтранса России от 15 мая 2023 г. № 170 «Об установлении Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним»].

В соответствии с Федеральным законом «О ведомственной охране» правом на борьбу с беспилотными средствами были наделены только подразделения транспортной безопасности, входящие в ФГУП «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации» и ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации». Однако юрисдикция подразделений ведомственной охраны распространяется только на наиболее важные объекты транспортной инфраструктуры. Безопасность функционирования большинства иных транспортных объектов обеспечивается аккредитованными подразделениями транспортной безопасности, не являющимися подразделениями ведомственной охраны и соответственно они оказались не наделенными правом на применение специальных средств пресечения функционирования беспилотных воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов. То есть с точки зрения правового регулирования объекты транспорта, не охраняемые подразделениями ведомственной охраны Минтранса России и Росжелдора, оставались незащищенными от актов незаконного вмешательства с использованием беспилотных комплексов.

Данная явно ненормальная ситуация была исправлена с принятием Федерального закона от 30 января 2024 г. № 2-ФЗ, которым внесены соответствующие изменения в Федеральный закон «О транспортной безопасности». В частности, в данном Законе (п. 14 ст. 1) закреплено официальное определение понятия «*беспилотные аппараты*», под которыми предложено понимать беспилотные воздушные, подводные и надводные суда и аппараты, беспилотные транспортные средства и иные автоматизированные беспилотные комплексы.

Кроме того, ст. 12.3 Федерального закона «О транспортной безопасности» дополнена нормой, наделяющей работников подразделений транспортной безопасности правом пресекать функционирование беспилотных аппаратов в целях защиты от актов незаконного вмешательства объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых установлены зоны безопасности, в том числе посредством подавления или преобразования сигналов дистанционного управления беспилотными аппаратами, воздействия на их пульты управления, а также повреждения или уничтожения беспилотных аппаратов. Минтранс России данным законодательным актом предоставлены полномочия по установлению порядка принятия решения о пресечении функционирования беспилотных аппаратов в указанных целях, а также по определению перечня должностных лиц подразделений транспортной безопасности, уполномоченных на принятие такого решения.

Активизация и рост интенсивности совершения актов незаконного вмешательства в деятельность транспортных объектов с использованием беспилотных средств подтверждает сделанный нами ранее вывод о том, что имеющаяся в настоящее время так называемая «заточенность» законодательства о транспортной безопасности на антитерроризм не в полной мере отражает сегодняшние реалии в данной сфере [2—4]. Все чаще беспилотные средства применяются нашим противником не в целях запугивания населения или воздействия на органы власти в целях изменения политических решений, что свойственно террористической деятельности, а в целях нанесения ущерба экономическому и оборонному потенциалу нашей страны, что характерно для диверсионной деятельности. Поэтому по-прежнему актуальным является предложение о внесении в законодательство о транспортной безопасности изменений, закрепляющих нацеленность этого законодательства не только на антитеррористическую, но и на антидиверсионную деятельность.

Таким образом, проведенное в настоящей публикации исследование вопросов правового регулирования участия подразделений транспортной безопасности в пресечении актов незаконного вмешательства в транспортную деятельность с применением беспилотных воздушных, подводных и надводных судов и аппаратов, беспилотных транспортных средств и иных автоматизированных беспилотных комплексов, выявило ряд существенных пробелов в транспортном законодательстве.

Для преодоления указанных пробелов представляется необходимым:

— Федеральный закон «О транспортной безопасности» дополнить нормами, предусматривающими оснащение подразделений транспортной безопасности специальными техническими средствами противодействия беспилотным средствам и наделяющими подразделения транспортной безопасности полномочиями по их применению;

— Положение о ведомственной охране Министерства транспорта Российской Федерации, утвержденное постановлением Правительства РФ

от 11 октября 2001 г. № 743, и Положение о ведомственной охране Федерального агентства железнодорожного транспорта, утвержденное постановлением Правительства РФ от 27 июня 2009 г. № 540, дополнить нормами о праве сотрудников ведомственной охраны применять огнестрельное оружие и специальные средства в целях пресечения функционирования беспилотных средств;

— ускорить разработку и принятие ведомственных актов Минтранса России, определяющих порядок принятия решения о пресечении функционирования беспилотных аппаратов, а также перечень должностных лиц, уполномоченных на принятие такого решения.

Как представляется, реализация предложенных мер нормотворческого характера позволит создать надежные правовые условия для обеспечения защиты объектов транспортного комплекса от диверсионных и террористических актов с применением беспилотных средств различных видов и различного назначения.

### Литература

1. Черных, А. А. Специальные технические средства противодействия беспилотным воздушным судам, применяемые полицией / А. А. Черных, В. А. Кондратова // Актуальные вопросы юридической науки. — 2022. — № 3.
2. Корякин, В. М. Противодействие диверсионной деятельности на объектах транспортной инфраструктуры как составная часть обеспечения транспортной безопасности / В. М. Корякин // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 2. — С. 39—48.
3. Корякин, В. М. Транспортное законодательство военного времени: постановка проблемы // Публично-правовые проблемы транспортного права : материалы Пятого международного транспортно-правового форума / под редакцией А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева, Л. М. Малешиной. — Москва : Изд-во Юридического института РУТ (МИИТ), 2023.
4. Обеспечение транспортной безопасности и организация контрольно-надзорной деятельности на транспорте : учебник / под редакцией А. И. Землина. Москва : КНОРУС, 2024.

### References

1. Chernykh, A. A. Spetsial'nyye tekhnicheskiye sredstva protivodeystviya bespilotnym vozдушnym sudam, primenyayemyye politsiyey [Special technical means of countering unmanned aerial vehicles used by the police] / A. A. Chernykh, V. A. Kondratova // Aktual'nyye voprosy yuridicheskoy nauki. — 2022. — № 3.
2. Koryakin, V. M. Protivodeystviye diversionnoy deyatel'nosti na ob'yektakh transportnoy infrastruktury kak sostavnaya chast' obespecheniya transportnoy bezopasnosti [Countering sabotage activities at transport infrastructure facilities as an integral part of ensuring transport security] / V. M. Koryakin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 2. — S. 39—48.
3. Koryakin, V. M. Transportnoye zakonodatel'stvo voyennogo vremeni: postanovka problemy [Wartime transport legislation: problem statement] // Pablichno-pravovyye problemy transportnogo prava : materialy Pyatogo mezhdunarodnogo transportno-pravovogo foruma / pod redaktsiyey A. A. Chebotarevoy, V. Ye. Chebotareva, L. M. Maleshinoy. — Moskva : Izd-vo Yuridicheskogo instituta RUT (MIIT), 2023.

4. Obespecheniye transportnoy bezopasnosti i organizatsiya kontrol'no-nadzornoj deyatel'nosti na transporte : uchebnik [Enforcing transport security and organizing control and supervisory activities in transport: textbook] / pod redaktsiyey A. I. Zemlina. Moskva : KNORUS, 2024.

## **АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ**

---

УДК 340

**Мелконян Давид Араикович,**  
Российский университет транспорта (МИИТ)

### **Аккредитация как форма разрешительной деятельности в сфере обеспечения транспортной безопасности**

**Аннотация.** В статье рассмотрены основные теоретико-методологические подходы к сущности и содержанию аккредитации как одной из форм разрешительной деятельности в сфере обеспечения транспортной безопасности, показано значение аккредитации для обеспечения качества и эффективности деятельности подразделений транспортной безопасности. Выявлены основные принципы и функции аккредитации юридических лиц, привлекаемых к обеспечению транспортной безопасности, дано описание основных разновидностей аккредитации, проанализирована судебная практика по данному вопросу, сформулированы некоторые предложения по совершенствованию нормативно-правового регулирования аккредитации в области обеспечения транспортной безопасности.

**Ключевые слова:** транспортная безопасность; разрешительная деятельность; аккредитация сил обеспечения транспортной безопасности; принципы и функции аккредитации.

**David Ar. Melkonyan,**  
Russian University of Transport (MIIT)

### **Accreditation as a form of licensing activities in the field of transport security**

**Abstract.** The current paper has considered the main theoretical and methodological approaches to the essence and content of accreditation as one of the forms of licensing activities in the field of transport security and shown the importance of accreditation to ensure the quality and efficiency of the activities of transport security divisions. There have been identified basic principles and functions of accreditation of legal entities involved in enforcing transport security, given a description of the main types of accreditations, analyzed judicial practice on this issue, and formulated some proposals to



improve the legal regulation of accreditation in the field of enforcing transport security.

**Keywords:** transport security; licensing activities; accreditation of transport security forces; principles and functions of accreditation.

---

Из многочисленных видов и форм разрешительной деятельности в сфере обеспечения транспортной безопасности нашли практическое применение пять ее основных видов:

1) *аккредитация* юридических лиц для выполнения определенных функций в сфере обеспечения транспортной безопасности;

2) *аттестация* сил обеспечения транспортной безопасности;

3) *сертификация* технических средств обеспечения транспортной безопасности;

4) *выдача разрешений* на приобретение и использование оружия и боеприпасов подразделениями транспортной безопасности;

5) *утверждение* результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и планов обеспечения транспортной безопасности (В аналитическом докладе о контрольно-надзорной и разрешительной деятельности в 2020—2021 гг. констатируется наличие 23 формы (режима) разрешительной деятельности, а ее разновидностей — 626 [1, стр. 8, 14—15]).

Наиболее востребованной формой разрешительной деятельности, как следует из анализа Федерального закона «О транспортной безопасности», является аккредитация.

Термин «аккредитация» имеет иностранное происхождение: лат. *accredere*; англ. *accreditation* — оказывать доверие. Показательно, что в словарях русского языка и в юридических словарях термин «аккредитация» трактуется, главным образом, либо с позиций международного права (процедура назначения и признания полномочий представителя страны при иностранном представительстве, посольстве, международной организации), либо как признание полномочий журналистов [2, стр. 31; 3, стр. 26; 4, стр. 25]. Лишь в специальных отраслевых словарях данный термин толкуется в том смысле, как он применяется в сфере разрешительной деятельности: как официальное признание полномочным государственным органом способности юридического или физического лица осуществлять деятельность в определенной сфере.

Имеются нормативные трактовки данного термина. Так, в ст. 4 Федерального закона от 28 декабря 2013 г. № 412-ФЗ «Об аккредитации в национальной системе аккредитации» приводится следующее определение: *аккредитация в национальной системе аккредитации* — подтверждение национальным органом по аккредитации соответствия юридического лица или индивидуального предпринимателя критериям аккредитации, являющееся официальным свидетельством

компетентности юридического лица или индивидуального предпринимателя осуществлять деятельность в определенной области аккредитации. В Общих правилах по проведению аккредитации в Российской Федерации, утвержденных постановлением Госстандарта Российской Федерации от 30 декабря 1999 г. № 72, под аккредитацией понимается процедура, по результатам которой аккредитующий орган выдает аттестат аккредитации, удостоверяющий, что субъект является компетентным выполнять конкретные работы по оценке соответствия установленным требованиям качества и безопасности продукции, производственных процессов, услуг и других объектов.

Есть судебная трактовка рассматриваемого понятия. Например, в решении от 2 ноября 2000 г. № ГКПИ00-1149 и в определении от 11 января 2001 г. № КАС00-541 Верховный Суд РФ при аргументации своей позиции по делу ссылается в том числе на то, что под аккредитацией следует понимать оценку компетентности лиц в осуществлении соответствующих видов деятельности.

Имеются определения аккредитации и в научной литературе. Например, Е. И. Спектор предлагает под аккредитацией понимать «процедуру официального государственного признания аккредитованных субъектов и возможности выполнения ими определенных функций, установленных государством в лице специализированного аккредитующего органа» [5, стр. 3]. По мнению И. Ш. Киясханова, аккредитацию следует рассматривать как «процедуру признания (подтверждения) государственными органами особых полномочий различного рода субъектов» [6, стр. 173]. А. В. Кнутов и его соавторы определяют государственную аккредитацию как «разрешительный режим, заключающийся в признании полномочий лиц выполнять отдельные работы/услуги в определенной области аккредитации, связанные с осуществлением публично-властных полномочий самими аккредитованными лицами или с осуществлением таких полномочий иными органами и организациями, но на основе результатов работ/услуг аккредитованных лиц» [7, стр. 76].

Все приведенные и нормативные, и научные определения объединяет то, что содержание аккредитации раскрывается в них через наделение государством соответствующих субъектов права специальными полномочиями, позволяющими им на законных основаниях осуществлять соответствующие виды деятельности.

Важным элементом теории аккредитации являются ее принципы. Общие правила по проведению аккредитации в Российской Федерации, утвержденные постановлением Госстандарта России от 30 декабря 1999 г. № 72, констатируют, что аккредитация основывается на следующих основных принципах:

а) *добровольность* — аккредитация осуществляется в отношении субъектов, добровольно изъявивших желание получить оценку своей

компетентности в определенной области, подавших в установленном порядке письменную заявку об этом в аккредитующий орган и добровольно пожелавших следовать установленным правилам;

б) *компетентность* — обеспечивается соответствующим подбором кадров, системой подготовки экспертов, участвующих в аккредитации, и привлечением, при необходимости, специалистов по отдельным областям знаний;

в) *независимость* — обеспечивается участием в работах по аккредитации организаций и экспертов по аккредитации, свободных от любого коммерческого, финансового, административного или другого воздействия, которое может оказать влияние на принимаемые решения;

г) *недопущение дискриминации и принятия пристрастных решений при аккредитации* — обеспечивается применением при аккредитации единых критериев аккредитации (*критерии аккредитации* — совокупность требований, которым должен удовлетворять субъект аккредитации для того, чтобы быть признанным компетентным выполнять конкретные работы по оценке соответствия);

д) *общедоступность (прозрачность)* — достигается информированием заявителя о правилах и условиях аккредитации.

Все приведенные теоретические положения о сущности и содержании аккредитации как виде разрешительной деятельности в полной мере распространяются на аккредитацию, осуществляемую в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Анализ Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и изданных в соответствии с ним подзаконных актов позволяет с точки зрения целевого предназначения выделить три разновидности аккредитации, применяемой в области обеспечения транспортной безопасности:

1) аккредитация юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

2) аккредитация юридических лиц для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу, а также для принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности;

3) аккредитация юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности.

Рассмотрим названные разновидности аттестации более подробно.

*Аккредитация юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств* осуществляется в соответствии с Правилами, утвержденными постановлением Правительства РФ от 1 июня 2023 г. № 907.

Согласно названным Правилам аккредитация проводится федеральными органами исполнительной власти, уполномоченными Правительством РФ осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности (такими уполномоченными государственными органами, осуществляющими рассматриваемую разновидность аккредитации, являются федеральные агентства по видам транспорта (Росжелдор, Росавтодор, Росавиация, Росморречфлот)), с целью определения возможности юридического лица проводить оценку уязвимости (*уязвимость* — степень защищенности объектов транспортной инфраструктуры и судов от угроз совершения актов незаконного вмешательства) объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта (дорожного хозяйства) и судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами РФ, а также судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям.

Указанными Правилами определена процедура аккредитации, в которой можно выделить три этапа:

— *1 этап*: подача юридическим лицом, претендующим на аккредитацию в качестве специализированной организации, или ранее аккредитованной специализированной организацией в компетентный орган заявления об аккредитации (о продлении аккредитации), с приложением соответствующих документов;

— *2 этап*: определение компетентным органом возможности соискателя аккредитации (специализированной организации) проводить оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. На этом этапе компетентный орган в целях получения всеобъемлющей информации о заявителе в порядке межведомственного взаимодействия направляет запросы в Социальный фонд РФ, в ФНС России, в МВД России, в ФСБ России, в ФАС России, в Росфинмониторинг, в Росреестр, а также в федеральную информационную систему «Федеральный реестр сведений о документах об образовании и (или) о квалификации, документах об обучении» [постановление Правительства Российской Федерации от 31 мая 2021 г. № 825 «О федеральной информационной системе «Федеральный реестр сведений о документах об образовании и (или) о квалификации, документах об обучении»] и в Единую информационную систему обеспечения транспортной безопасности [постановление Правительства РФ от 1 августа 2023 г. № 1251 «Об утверждении Положения о единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности»];

— *3 этап*: принятие компетентным органом решения в отношении соискателя аккредитации (специализированной организации) об

аккредитации (продлении аккредитации) либо об отказе в аккредитации (продлении аккредитации).

Срок аккредитации (продления аккредитации) составляет пять лет.

Наделение юридического лица полномочиями по осуществлению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от угроз совершения актов незаконного вмешательства подтверждается внесением информации о данном лице в реестр аккредитованных юридических лиц в качестве специализированных организаций. Данные реестры размещаются в открытом доступе на официальных сайтах федеральных агентств, уполномоченных в сфере соответствующих видов транспорта.

*Аккредитация юридических лиц для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу, а также для принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности осуществляется в соответствии с Правилами, утвержденными постановлением Правительства РФ от 1 июня 2023 г. № 906. По этим же правилам проводится аккредитация юридических лиц для принятия органами аттестации решения об аттестации персонала специализированных организаций, непосредственно осуществляющего оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и судов.*

Данная разновидность аккредитации проводится компетентными органами, уполномоченными Правительством РФ осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности (Росжелдором, Росавтодором, Росавиацией, Росморречфлотом), в целях определения способности юридического лица осуществлять обработку персональных данных отдельных категорий лиц, а также проводить проверку соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности и персонала специализированных организаций, непосредственно осуществляющего оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и судов, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности требованиям законодательства РФ о транспортной безопасности в целях принятия решения органами аттестации об аттестации аттестуемых лиц по видам транспорта (дорожного хозяйства).

Процедура аккредитации так же, как и в выше рассмотренной ее разновидности, включает три этапа: подача заявления об аккредитации (продлении аккредитации); рассмотрение заявления и прилагаемых к нему документов; принятие решение об аккредитации (об отказе в аккредитации). В Правилах аккредитации, утвержденных постановлением Правительства РФ от 1 июня 2023 г. № 906, подробно урегулированы обязательные требования, которым должен отвечать соискатель

аккредитации, а также основания для принятия решения об аккредитации (продлении аккредитации) или об отказе в удовлетворении заявления.

Документальным подтверждением наличия у юридического лица аккредитации для осуществления деятельности, связанной с обработкой персональных данных лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу, а также для принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, является запись в реестре аккредитованных лиц, который ведется соответствующим агентством и находится в открытом доступе на сайте в сети Интернет. Аккредитация предоставляется юридическому лицу сроком на пять лет со дня принятия решения компетентного органа об аккредитации.

Третья разновидность аккредитации, применяемая в сфере обеспечения транспортной безопасности, — *аккредитация юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности* — как и рассмотренные выше осуществляется федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности, в установленной сфере деятельности (Росжелдором, Росавтодором, Росавиацией, Росморречфлотом).

В соответствии с п. 7.1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» под подразделениями транспортной безопасности понимаются осуществляющие защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры) подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица. [В настоящее время в статусе подразделений ведомственной охраны функционируют ФГУП «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации» и ФГУП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации».]

Порядок аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требования к ним устанавливаются Минтранс России по согласованию с ФСБ России и МВД России. По данному вопросу действует приказ Минтранса России от 15 мая 2023 г. № 170 «Об установлении Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним».

Согласно Порядку, утвержденному данным приказом, к юридическому лицу для получения им аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности предъявляются следующие требования:

1) при нахождении под контролем иностранного инвестора или группы лиц, в которую входит иностранный инвестор, установление такого контроля должно быть согласовано в случае и порядке, предусмотренными Федеральным законом от 29 апреля 2008 г. № 57-ФЗ «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства»;

2) наличие в штате по основному месту работы работников для непосредственного осуществления защиты, имеющих аттестацию, предусмотренную ч. 2 ст. 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности», по следующим отдельным категориям сил обеспечения транспортной безопасности:

— для осуществления досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра — не менее шести человек;

— для осуществления наблюдения и (или) собеседования — не менее двух человек;

— для осуществления наблюдения и (или) собеседования — не менее двух человек;

— для осуществления реагирования на подготовку к совершению или совершению актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств — не менее шести человек;

— для осуществления руководства за выполнением работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, — не менее двух человек.

Допускается совмещение одним работником осуществление досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра, а также наблюдения и (или) собеседования;

3) наличие подразделения для координации действий и подразделения для реагирования на подготовку совершения или совершение актов незаконного вмешательства.

К юридическому лицу, аккредитованному в качестве подразделения транспортной безопасности, для продления ему аккредитации предъявляются следующие требования:

а) при нахождении под контролем иностранного инвестора или группы лиц, в которую входит иностранный инвестор, установление такого контроля должно быть согласовано в случае и порядке, предусмотренными Федеральным законом «О порядке осуществления иностранных инвестиций в хозяйственные общества, имеющие стратегическое значение для обеспечения обороны страны и безопасности государства»;

б) наличие в штате по основному месту работы работников, непосредственно осуществляющих защиту и руководящих выполнением работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной

безопасности, имеющих аттестацию, предусмотренную ч. 2 ст. 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности». При этом количество таких работников должно быть не менее численности, указанной выше в п. 2;

3) соответствие работников подразделения транспортной безопасности требованиям ч. 4 ст. 12.3 Федерального закона «О транспортной безопасности»;

4) отсутствие нарушений правил оборота оружия и патронов к нему, а также правил оборота специальных средств, электрошоковых устройств и искровых разрядников, установленных законодательством РФ (при их наличии) [постановление Правительства РФ от 15 ноября 2014 г. № 1209 «О специальных средствах, электрошоковых устройствах и искровых разрядниках, видах, типах и моделях служебного огнестрельного оружия, патронов к нему и нормах обеспечения ими работников подразделений транспортной безопасности и об утверждении правил приобретения, хранения, ношения, учета, ремонта и уничтожения специальных средств, электрошоковых устройств и искровых разрядников, используемых работниками подразделений транспортной безопасности»].

Процедура аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности включает:

— подачу заявления об аккредитации (о продлении аккредитации) с приложением документов, подтверждающих соответствие юридического лица установленным требованиям;

— направление компетентным органом запросов посредством межведомственного взаимодействия, единой системы межведомственного электронного взаимодействия и единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности необходимых для принятия решения сведений. Запросы направляются в Социальный фонд РФ, ФАС России, ФНС России, в Единую информационную систему обеспечения транспортной безопасности;

— принятие решения об аккредитации (продлении аккредитации) или об отказе в аккредитации (продлении аккредитации) юридического лица в качестве подразделения транспортной безопасности.

Как следует из представленной характеристики трех разновидностей аккредитации как формы разрешительной деятельности в сфере обеспечения транспортной безопасности, аккредитация выступает здесь в качестве своего рода государственного регулятора. Юридические лица, получившие право осуществлять определенные виды деятельности в сфере обеспечения транспортной безопасности, должны, во-первых, доказать, что они способны выполнять эти виды деятельности, во-вторых, выполнять их в соответствии с установленными государством требованиями, в-третьих, доказать свою состоятельность выполнять указанную деятельность на определенном уровне с применением специальных познаний.



Используя методологические подходы, выработанные в диссертационном исследовании Г. А. Степанян [8, стр. 13], можно выделить три основные функции аккредитации в сфере транспортной безопасности:

— *фиксирующая функция*. Ее суть сводится к тому, что посредством аккредитации государство «фиксирует» возникновение нового субъекта обеспечения транспортной безопасности, т.е. признает аккредитованное юридическое лицо правоспособным участником отношений, связанных с обеспечением транспортной безопасности;

— *контролирующая функция*. Значение данной функции проявляется в том, что посредством аккредитации государство имеет возможность ограничить допуск к обеспечению транспортной безопасности субъектов, статус которых не соответствует законодательным требованиям;

— *учетная функция* аккредитации позволяет сформировать информационную базу данных обо всех действующих на территории России аккредитованных субъектах обеспечения транспортной безопасности, доступную не только для государства, но и для всех заинтересованных лиц.

Наиболее полно функции, цели, задачи и содержание аккредитации как одной из форм разрешительной деятельности в области обеспечения транспортной безопасности отражаются в ее признаках. Обобщая имеющиеся в научных публикациях методологические подходы к определению признаков аккредитации [8, стр. 14, 9, стр. 24—25; 10, стр. 192—194], можно сформулировать следующие признаки аккредитации, осуществляемой в целях обеспечения транспортной безопасности:

а) она осуществляется от имени государства, т.е. является публичной по своему предназначению деятельностью;

б) аккредитация является процедурной деятельностью, т.е. это определенный порядок последовательных действий, установленный нормативными правовыми актами в целях подтверждения компетентности юридического лица участвовать в обеспечении транспортной безопасности;

в) аккредитация осуществляется посредством реализации нормативно определенных полномочий федеральных органов исполнительной власти в сфере различных видов транспорта (Росжелдора, Росавтодора, Росавиации, Росморречфлота);

г) это официальное признание права юридических лиц осуществлять определенные виды деятельности в сфере обеспечения транспортной безопасности. Данное официальное признание подтверждается внесением сведений об аккредитованном юридическом лице в реестр аккредитованных субъектов и выдачей ему выписки из данного реестра;

д) аккредитация юридического лица, подтвержденная внесением записи в соответствующий реестр, предоставляет данному лицу государственные гарантии в области аккредитованной деятельности, право на

государственную информационную, техническую, финансовую и иную поддержку этой деятельности в соответствии с законодательством;

е) аккредитация носит обязательный характер. Владельцы объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств не вправе допускать к деятельности, связанной с обеспечением транспортной безопасности, юридических лиц, не прошедших в установленном порядке процедуру аккредитации. За нарушение данного запрета предусмотрена юридическая ответственность. Так, согласно ст. 11.15.2 КоАП РФ нарушение правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности квалифицируется как административное правонарушение и в зависимости от формы вины влечет применение:

— к должностным лицам: административного штрафа от 20 тыс. до 100 тыс. руб.;

— к юридическим лицам: административного штрафа от 50 тыс. до 500 тыс. руб. либо административное приостановление деятельности на срок до 90 суток.

Исходя из названных признаков, можно сформулировать следующее определение: *аккредитация юридических лиц для осуществления деятельности в области обеспечения транспортной безопасности* как вид разрешительной деятельности представляет собой установленный административно-процессуальными нормами алгоритм реализации уполномоченными органами функций, направленных на признание со стороны государства возможности осуществления аккредитованными юридическими лицами деятельности, связанной с проведением оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, обработкой персональных данных лиц, работа которых непосредственно связана с обеспечением транспортной безопасности, а также с наделением юридических лиц полномочиями на выполнение функций подразделений транспортной безопасности.

Напомним при этом важнейшее правило, сформулированное теорией права: развитие понятийного аппарата юридической науки и совершенствование юридической терминологии не должны влечь за собой утрату точности и определенности устоявшихся терминов [11, стр. 487—489]. Как представляется, сформулированное определение аккредитации юридических лиц на право осуществления деятельности в сфере обеспечения транспортной безопасности данное правило не нарушает и вполне соответствует другому положению теории права, согласно которому «... новые понятия выражают качественный скачок в процессе развития юридического познания и в прогрессе юридической мысли» [12, стр. 14].

Как показывает практика, меры административной ответственности за нарушение правил аккредитации юридических лиц, предусмотренные ст. 11.15.2 КоАП РФ, применяются довольно часто.

В качестве характерного примера можно привести постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда по апелляционной жалобе ООО «Порт Логистик» на решение Арбитражного суда г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 26 марта 2019 г. по делу № А56-3170/2019 по заявлению ООО «Порт Логистик» к Управлению государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Северо-Западному федеральному округу Ространснадзора (УГАН НОТБ СЗФО Ространснадзора) об оспаривании постановления об привлечении к административной ответственности.

Согласно материалам дела ООО «Порт Логистик» обратилось в Арбитражный суд г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области с заявлением о признании незаконным и отмене постановления УГАН НОТБ СЗФО Ространснадзора от 28 декабря 2018 г. о назначении административного наказания, которым Общество привлечено к административной ответственности по ч. 1 ст. 11.51.1 КоАП РФ и ему назначено наказание в виде штрафа в размере 50 тыс. руб.

Решением от 26 марта 2019 г. суд первой инстанции в удовлетворении заявленных требований отказал.

Не согласившись с решением суда, ООО «Порт Логистик» обратилось в Тринадцатый арбитражный апелляционный суд с апелляционной жалобой, в которой просило отменить решение суда, принять по делу новый судебный акт. По мнению подателя апелляционной жалобы, в действиях Общества отсутствует событие и состав вмененного административного правонарушения.

Как установлено материалами дела, Северо-Западной транспортной прокуратурой 28 декабря 2018 г. проведена проверка соблюдения законодательства о транспортной безопасности на объектах Общества, расположенных в морском порту Выборг. В ходе проверки установлено, что в ООО «Порт Логистик» требования в сфере обеспечения транспортной безопасности исполняются не в полном объеме. В нарушение требований постановления Правительства РФ от 16 июля 2016 г. № 678 «О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта» [данное постановление действовало на момент проведения проверки. В настоящее время эти вопросы регулируются постановлением Правительства Российской Федерации от 8 октября 2020 г. № 1638 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий),

учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта»] защита Объекта от актов незаконного вмешательства осуществляется ООО ОП «Гранд-Выборг», не аккредитованным на момент проверки в качестве подразделения транспортной безопасности, на основании договора от 21 ноября 2017 г.; подразделение транспортной безопасности на Объекте не сформировано, отсутствует принятое положение (устав) о таком подразделении; сотрудник, выполняющий работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности, не аттестован.

Управление, рассмотрев дело об административном правонарушении, возбужденное Северо-Западной транспортной прокуратурой, вынесло постановление о назначении административного наказания, которым привлекло Общество к административной ответственности по ч. 1 ст. 11.51.1 КоАП РФ и назначило ему наказание в виде штрафа в размере 50 тыс. руб.

Общество оспорило постановление Управления в судебном порядке. Суд первой инстанции отказал в удовлетворении заявленных требований.

Исследовав материалы дела, доводы апелляционной жалобы и отзыва на апелляционную жалобу, суд апелляционной инстанции пришел к выводу об отсутствии оснований для удовлетворения апелляционной жалобы и отмены решения суда, ввиду следующего:

— ч. 1 ст. 11.15.1 КоАП РФ предусмотрена административная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности либо неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности, совершенные по неосторожности, если эти действия (бездействие) не содержат уголовно наказуемого деяния, в виде наложения административного штрафа на юридических лиц в размере от 50 тыс. до 100 тыс. руб.;

— субъектами данного правонарушения являются субъекты транспортной инфраструктуры — юридические и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств или использующие их на ином законном основании.

— согласно ч. 2 ст. 4 Федерального закона «О транспортной безопасности» обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры;

— в соответствии с подп. 3 п. 5 Требований, утвержденных постановлением Правительства РФ от 16 июля 2016 г. № 678, субъекты транспортной инфраструктуры в целях обеспечения транспортной безопасности обязаны для защиты объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства образовать (сформировать) и (или) привлечь в соответствии с планом обеспечения транспортной безопасности подразделения транспортной безопасности;

— в соответствии с подп. 12 п. 5 указанных Требований субъект транспортной инфраструктуры в целях обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры обязан в частности обеспечивать подготовку и аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности.

Как следует из материалов дела и установлено судом первой инстанции, на момент проведения проверки привлеченное (сформированное) Обществом подразделение транспортной безопасности не было аккредитовано на осуществление защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконных вмешательств. При этом представление сведений об аккредитации (свидетельство об аккредитации от 13 декабря 2018 г., т.е. после проведенной проверки — акт проверки от 28 ноября 2018 г.) лица, привлеченного Обществом в качестве юридического лица для защиты от актов незаконного вмешательства (ООО ОП «Гранд-Выборг»), не свидетельствует об отсутствии в действиях Общества состава вмененного нарушения на момент выявления административным органом правонарушения.

С учетом установленных по делу обстоятельств апелляционный суд считает, что в материалах дела отсутствуют доказательства, свидетельствующие о том, что Обществом были приняты все зависящие от него меры, направленные на недопущение совершения административного правонарушения. Таким образом, решение суда первой инстанции является правильным, имеющимся в деле доказательствам дана надлежащая правовая оценка, в связи с чем оснований для отмены либо изменения решения суда не имеется.

Исходя из изложенного, Тринадцатый арбитражный апелляционный суд постановил решение Арбитражного суда г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 26 марта 2019 г. по делу № А56-3170/2019 оставить без изменения, а апелляционную жалобу ООО «Порт Логистик» — без удовлетворения.

В качестве существенного недостатка действующей системы правового регулирования аккредитации юридических лиц в целях выполнения задач по обеспечению транспортной безопасности следует назвать неурегулированность порядка обжалования решений компетентных органов в области аккредитации. В названных выше актах, регулирующих порядок проведения различных видов аккредитации (в Правилах аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, утвержденных постановлением Правительства РФ от 1 июня 2023 г. № 907; в Правилах аккредитации юридических лиц для обработки персональных данных отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или осуществляющих такую работу, в целях проверки субъектом

транспортной инфраструктуры сведений, предусмотренных пунктами 1—6 и 9 части 1 статьи 10 Федерального закона «О транспортной безопасности», а также для принятия органами аттестации решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, утвержденных постановлением Правительства РФ от 1 июня 2023 г. № 906; в Порядке аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности, утвержденном приказом Минтранса России от 15 мая 2023 г. № 170), отсутствуют нормы, определяющие порядок обжалования решений, принимаемых компетентными органами в области аккредитации (Росжелдором, Росавтодором, Росавиацией, Росморречфлотом). В связи с этим полагаем необходимым названные выше нормативные правовые акты о правилах осуществления различных видов аккредитации в области транспортной безопасности дополнить соответствующими разделами, устанавливающими порядок такого обжалования.

Вариантом восполнения данного правового пробела могла бы также стать разработка и принятие административных регламентов оказания указанными федеральными агентствами государственных услуг в области аккредитации юридических лиц для выполнения задач в сфере обеспечения транспортной безопасности. Согласно п. 4 ст. 2 Федерального закона от 27 июля 2010 г. № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» административный регламент представляет собой нормативный правовой акт, устанавливающий порядок предоставления государственной или муниципальной услуги и стандарт предоставления государственной или муниципальной услуги. Обязательным структурным элементом нормативного акта, именуемого административным регламентом, является раздел, предусматривающий процедуру обжалования действий и решений, осуществляемых и принимаемых органом, предоставляющим услугу.

Таким образом, аккредитация юридических лиц в сфере обеспечения транспортной безопасности является официальным признанием государственными органами, уполномоченными в области транспорта, компетентности юридических лиц выполнять работы и осуществлять деятельность в определенной области обеспечения транспортной безопасности. Процедура аккредитации позволяет обеспечить допуск к этой деятельности наиболее компетентных субъектов, обладающих для этого необходимыми материальными, организационными и людскими ресурсами.

Аккредитация в сфере обеспечения транспортной безопасности обеспечивает наделение аккредитованных юридических лиц полномочиями по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; обработке персональных данных физических лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности; наделению

юридических лиц полномочиями подразделений транспортной безопасности.

### Литература

1. Контрольно-надзорная и разрешительная деятельность в Российской Федерации. Аналитический доклад — 2020—2021. / С. М. Плаксин (рук. авт. кол.), И. А. Абузярова [и др.]. — Москва : НИУ ВШЭ, 2021.
2. Ожегов, С. И. Словарь русского языка. — Москва : Рус. яз., 1986.
3. Современный словарь иностранных слов. — Москва : Рус. яз., 1983.
4. Юридическая энциклопедия / под редакцией М. Ю. Тихомирова. — Москва, 1997.
5. Спектор, Е. И. Правовое регулирование режима аккредитации / Е. И. Спектор // Право и экономика. — 2004. — № 1.
6. Административное право России : курс лекций / под редакцией И. Ш. Киляшанова. — Москва : МосУ МВД, 2003.
7. Кнутов, А. В. Разрешительная деятельность в Российской Федерации / А. В. Кнутов, С. М. Плаксин, А. В. Чаплинский. — Москва : Изд. дом ВШЭ, 2017.
8. Степанян, Г. А. Аккредитация филиалов и представительств иностранных юридических лиц в Российской Федерации: современные проблемы теории и практики : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Г. А. Степанян. — Москва, 2017.
9. Грицай, Г. И. Государственная аккредитация в законодательстве Российской Федерации / Г. И. Грицай // Управленческое консультирование. — 2015. — № 4.
10. Разрешительная система в Российской Федерации : научно-практическое пособие / Л. Ю. Акимов [и др.] ; ответственный редактор А. Ф. Ноздрачев. — Москва : ИЗиСП, ИНФРА-М, 2015.
11. Алексеев, С. С. Общая теория права : учебник. — Москва : Прогресс, 2009.
12. Нерсесянц, В. С. Общая теория права и государства : учебник / В. С. Нерсесянц. — Москва : Норма, 1999.

### References

1. Kontrol'no-nadzornaya i razreshitel'naya deyatel'nost' v Rossiyskoy Federatsii. Analiticheskiy doklad — 2020—2021 [Control, supervision and licensing activities in the Russian Federation. Analytical report - 2020-2021] / S. M. Plaksin (ruk. avt. kol.), I. A. Abuzyarova [i dr.]. — Moskva : NIU VSHE, 2021.
2. Ozhegov, S. I. Slovar' russkogo yazyka [Dictionary of the Russian language]. — Moskva : Rus. yaz., 1986.
3. Sovremennyy slovar' inostrannykh slov [Modern dictionary of foreign words]. — Moskva : Rus. yaz., 1983.
4. Yuridicheskaya entsiklopediya [Legal encyclopedia] / pod redaktsiyey M. YU. Tikhomirova. — Moskva, 1997.
5. Spektor, Ye. I. Pravovoye regulirovaniye rezhima akkreditatsii [Legal regulation of the accreditation regime] / Ye. I. Spektor // Pravo i ekonomika. — 2004. — № 1.
6. Administrativnoye pravo Rossii : kurs lektsiy [Administrative law of Russia: a course of lectures] / pod redaktsiyey I. SH. Kilyaskhanova. — Moskva : MosU MVD, 2003.
7. Knutov, A. V. Razreshitel'naya deyatel'nost' v Rossiyskoy Federatsii [Permitting activity in the Russian Federation] / A. V. Knutov, S. M. Plaksin, A. V. Chaplinskiy. — Moskva : Izd. dom VSHE, 2017.
8. Stepanyan, G. A. Akkreditatsiya filialov i predstavitel'stv inostrannykh yuridicheskikh lits v Rossiyskoy Federatsii: sovremennyye problemy teorii i praktiki [Accreditation of branches and representative offices of foreign legal entities in the

- Russian Federation: modern problems of theory and practice]: avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk / G. A. Stepanyan. — Moskva, 2017.
9. Gritsay, G. I. Gosudarstvennaya akkreditatsiya v zakonodatel'stve Rossiyskoy Federatsii [State accreditation in the legislation of the Russian Federation] / G. I. Gritsay // Upravlencheskoye konsul'tirovaniye. — 2015. — № 4.
  10. Razreshitel'naya sistema v Rossiyskoy Federatsii : nauchno-prakticheskoye posobiye [Permit system in the Russian Federation: scientific and practical guide] / L. YU. Akimov [i dr.] ; otvetstvennyy redaktor A. F. Nozdrachev. — Moskva : IZiSP, INFRA-M, 2015.
  11. Alekseyev, S. S. Obshchaya teoriya prava : uchebnik [General theory of law: textbook]. — Moskva : Progress, 2009.
  12. Nersesyants, V. S. Obshchaya teoriya prava i gosudarstva : uchebnik [General theory of law and state: textbook] / V. S. Nersesyants. — Moskva : Norma, 1999.



## **АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ**

---

УДК 342.9

**Полионская Лариса Леонидовна,**  
ведущий эксперт отдела координации, методологического  
и правового обеспечения Центра по организации противодействия  
коррупции ОАО «РЖД»

**Трушин Максим Валерьевич,**  
заместитель начальника Центра по организации противодействия  
коррупции ОАО «РЖД»; начальник отдела координации,  
методологического и правового обеспечения

**Актуальные вопросы совершенствования правовых  
механизмов предупреждения и противодействия коррупции,  
предотвращения и урегулирования конфликта интересов  
в организациях, созданных для выполнения задач,  
поставленных перед Правительством Российской Федерации**

**Аннотация.** В статье на основе анализа применения антикоррупционного законодательства, правовых механизмов противодействия коррупции, предотвращения и урегулирования конфликта интересов, практик и процедур организаций, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ, сделан вывод о влиянии эффективности данных процедур на минимизацию коррупции. Рассмотрен опыт ОАО «РЖД» по принятию системных антикоррупционных мер, развитию деловой этики, осуществлен анализ эффективности и их применимости. Полученный в ходе исследования с использованием методики формально-юридического анализа и системно-правового подхода результат может способствовать распространению опыта ОАО «РЖД» и принести положительный эффект в совершенствовании мер по профилактике коррупции в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ.

**Ключевые слова:** антикоррупционное законодательство и рекомендации; профилактика коррупционных правонарушений; конфликт интересов; правовое просвещение и пропаганда в области предупреждения и противодействия коррупции; антикоррупционный комплаенс.

**Larisa L. Polionskaya,**

Leading expert of the Department of Coordination,  
Methodological and Legal Support of the Center of Anti-Corruption  
Activities of JSC “Russian Railways”

**Maksim V. Trushin,**

Head of the Department of Coordination, Methodological  
and Legal Support; Deputy Director of the Center of Anti-Corruption  
Activities of JSC “Russian Railways”

### **Urgent issues of improving legal mechanisms for preventing and combating corruption, preventing, and resolving conflicts of interest in the establishments set up to fulfill the tasks assigned to the Government of the Russian Federation**

**Abstract.** In the current paper, based on an analysis of the application of anti-corruption legislation, legal mechanisms for combating corruption, preventing, and resolving conflicts of interest, practices and procedures of organizations created to fulfill the tasks assigned to the Government of the Russian Federation there has been concluded about the impact of the effectiveness of these procedures on minimizing corruption. There has been considered an experience of JSC “Russian Railways” in the adoption of systemic anti-corruption measures and the development of business ethics and analyzed the efficiency and their applicability. The study result obtained using the methodology of formal legal analysis and systemic legal approach can help disseminate the experience of JSC “Russian Railways” and bring a positive effect in improving measures to prevent corruption in the establishments set up to fulfill the tasks assigned to the Government of the Russian Federation.

**Keywords:** anti-corruption legislation and recommendations; prevention of corruption offences; conflict of interest; legal training and propaganda in the field of preventing and combating corruption; anti-corruption compliance.

---

В соответствии со Стратегией национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400, коррупция определена одной из основных угроз государственной и общественной безопасности России, являющейся препятствием устойчивого развития страны и реализации стратегических национальных приоритетов. Посредством реализации мероприятий национальных планов противодействия коррупции в обществе формируется атмосфера неприемлемости данного явления, повышается уровень ответственности за коррупционные правонарушения и

преступления, совершенствуется правоприменительная практика в указанной сфере. Одновременно в действительности, несмотря на наличие значительного числа серьезных научных разработок теоретических проблем противодействия коррупции общего характера, интересных исследований, посвященных анализу наиболее перспективных направлений профилактики коррупции в сферах, связанных с повышенным коррупционным риском, посвященных выявлению оптимальных средств воздействия на участников правоотношений, имеющих коррупционный потенциал, и иных, ряд проблем, связанных с реализацией антикоррупционной политики организаций, остается недостаточно разрешенным, что существенно снижает эффективность практической деятельности органов власти и организаций по минимизации коррупционных рисков и проявлений. Одним из приоритетных направлений такой работы и в то же время достаточно сложным остается совершенствование правовых механизмов предотвращения и урегулирования конфликта интересов, направленное на разрешение вопросов устранения разрозненности, фрагментарности определений, содержащихся в различных федеральных законах, мер юридической ответственности, унификацию данного правового механизма и его реализацию в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ, а также организаций в целом.

В развитие правового регулирования в части установления обязанности лиц, замещающих государственные должности, и иных лиц сообщать о возникновении личной заинтересованности, которая приводит или может привести к конфликту интересов, и принимать меры по предотвращению или урегулированию конфликта интересов Федеральным законом от 5 октября 2015 г. № 285-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» было предусмотрено новое единое, расширенное определение понятия конфликта интересов.

Дефиниция конфликта интересов в редакции указанного Закона охватывает довольно широкий перечень лиц, обязанных принимать всевозможные меры по его предотвращению и урегулированию, однако на практике этот перечень не является четко детерминированным.

Понятие конфликта интересов распространено на все отношения, связанные с исполнением любых должностных (служебных) обязанностей (осуществлением полномочий) лицами, обязанными уведомлять о возникновении личной заинтересованности, которая приводит или может привести к конфликту интересов и принятию исчерпывающих мер по его предотвращению или урегулированию [1, стр. 22].

Между тем по-прежнему преградой для выявления таких лиц является их недостаточно четкая и однозначная юридическая определенность и разобщенность правового регулирования, сложившиеся в современном российском законодательстве. Вместо того чтобы дать однозначное

определение субъекта конфликта интересов, законодатель пошел по пути многочисленных ссылок на определения конкретных обязанных лиц, содержащиеся в отдельных законах, а именно: в законодательстве о государственной и муниципальной службе, о государственном управлении (регулировании) в разнообразных государственных службах и агентствах, государственных корпорациях и компаниях и т.д.

Более того, Федеральным законом от 3 апреля 2017 г. № 64-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях совершенствования государственной политики в области противодействия коррупции» внесены изменения в ст. 10 Федерального закона от 25 декабря 2008 г. № 273-ФЗ «О противодействии коррупции». Так, исходя из п. 3 ч. 3 указанной нормы обязанность принимать меры по урегулированию конфликта интересов возлагается только на тех работников организаций, созданных для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами, которые включены в соответствующие перечни, установленные данными органами.

Вместе с тем в соответствии с перечнем должностей, утвержденным постановлением Правительства РФ от 22 июля 2013 г. № 613 «О представлении гражданами, претендующими на замещение должности в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации и работниками, замещающими должности в этих организациях, сведений о доходах, расходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера, проверки достоверности и полноты представляемых сведений и соблюдения работниками требований к служебному поведению», на работников, замещающих должности, включенные в указанный перечень, возложена лишь обязанность представлять сведения о доходах, расходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера. Следует отметить, что Положение о проверке достоверности и полноты сведений, представляемых гражданами, претендующими на замещение должностей в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации, и работниками, замещающими должности в этих организациях, и соблюдения работниками требований к служебному поведению, утвержденное указанным постановлением, содержит лишь ссылку на проверку и рассмотрение соответствующим органом соблюдения работниками ограничений и запретов, требований о предотвращении или об урегулировании конфликта интересов, установленных Федеральным законом «О противодействии коррупции».

Одновременно продолжает действовать подход, установленный ст. 349.2 Трудового кодекса Российской Федерации (далее — ТК РФ) и постановлением Правительства РФ от 5 июля 2013 г. № 568 «О распространении на отдельные категории граждан ограничений, запретов и обязанностей, установленных Федеральным законом “О

противодействию коррупции” и другими федеральными законами в целях противодействия коррупции», в соответствии с которым право определять круг лиц, обязанных принимать меры по урегулированию конфликта интересов, делегировано самим организациям, созданным для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами.

Иными словами, в настоящее время существует правовая неопределенность в вопросе самостоятельного определения организациями, созданными для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами круга работников, на которых возлагается обязанность по предотвращению и урегулированию конфликта интересов.

В связи с отсутствием возможности применения единых норм антикоррупционного, трудового законодательства в части установления ограничений, требований и запретов, предъявляемых к различным категориям работников госкорпораций, госкомпаний и организаций, а также исключения вероятности нарушения прав и законных интересов работников перспективным видится правовая регламентация ряда важных аспектов.

Во-первых, необходима унификация понятия конфликта интересов, порядка его урегулирования, а также применения дисциплинарных взысканий в отношении работников организаций, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ, включая увольнение в связи с утратой доверия за коррупционные правонарушения. Возможное введение мер административной ответственности за непринятие мер по предупреждению и противодействию коррупции, предотвращению и урегулированию конфликта интересов в отношении организаций.

Во-вторых, предполагается регламентация права самостоятельного определения такими организациями категорий работников, в отношении которых возможно введение обязанности принимать меры по предотвращению, урегулированию конфликта интересов, либо совершенствование правового регулирования, установленного ст. 349.2 ТК РФ и постановлением Правительства РФ от 5 июля 2013 г. № 568, в соответствии с которым право определять круг лиц, обязанных принимать меры по урегулированию конфликта интересов, делегировано самим организациям, созданным для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами.

Также следует детализировать требования Федерального закона «О противодействии коррупции» в части их распространения на должностных лиц организаций, созданных на основании федеральных законов, а также для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами. В настоящее время Закон распространяет указанные требования:

— на работников, замещающих должности в государственных корпорациях, публично-правовых компаниях, фондах пенсионного и социального страхования, обязательного медицинского страхования Российской Федерации и иных организациях, создаваемых Российской Федерацией на основании федеральных законов;

— работников, замещающих отдельные должности на основании трудового договора в организациях, создаваемых для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами.

В связи с тем, что в Федеральный закон «О противодействии коррупции» не содержится разграничение организаций, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ, и федеральными государственными органами, представляется необходимым исключить в нормативном регулировании такое разграничение.

В целях возможной унификации полагаем возможным рассмотреть вопрос о целесообразности распространения на работников организаций, созданных для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами, требования ст. 12.4 Федерального закона «О противодействии коррупции» и ст. 349.2 ТК РФ, не ограничиваясь лишь тем, что данные нормы распространяются на работников, замещающих отдельные должности на основании трудового договора.

Помимо этого, требуется законодательное закрепление возможного перечня мер в сфере противодействия коррупции для организаций, отнесенных в соответствии с постановлением Правительства РФ от 22 июля 2013 г. № 613 к организациям, созданным для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ, их дочерним и подконтрольным обществам.

Учитывая, что в соответствии со ст. 15 Федерального закона «О противодействии коррупции», постановлением Правительства РФ от 5 марта 2018 г. № 228 на организации возложена обязанность представлять сведения о лицах, уволенных в связи с утратой доверия по основаниям, предусмотренным п. 7.1 ч. 1 ст. 81 ТК РФ, в целях включения в соответствующий реестр по основаниям непринятия мер по предотвращению конфликта интересов, предлагается наделить организации правом самостоятельного определения категории работников организации, в отношении которых возможно увольнение в связи с утратой доверия за коррупционные правонарушения.

В результате ратификации Конвенции ООН против коррупции 2003 г. Российская Федерация взяла на себя обязательства по приведению отдельных норм трудового законодательства в соответствие с требованиями данной Конвенции, закреплению ограничений, запретов и обязанностей в трудовом законодательстве, способствующих преодолению коррупции в трудовых отношениях.

В связи с этим внесение изменений в ст. 21 ТК РФ в части обязанности исполнения работником ограничений, требований и запретов в области предупреждения и противодействия коррупции, незамедлительного информирования работодателя о наличии личной заинтересованности, способной привести к конфликту интересов было бы своевременным.

Следует отметить, что в соответствии с требованиями ст. 13.3 Федерального закона «О противодействии коррупции» организации, независимо от организационно правовой формы, отраслевой принадлежности, начиная с 2013 г., обязаны разрабатывать и принимать меры по предупреждению коррупции, в том числе включающие предотвращение и урегулирование конфликта интересов, вместе с тем ч. 2 анализируемой нормы содержит лишь перечень рекомендованных мер. Также законодательно не закреплены меры юридической ответственности организаций за неисполнение либо ненадлежащее исполнение требований ст. 13.3 Федерального закона «О противодействии коррупции». Более того, при определении мер реагирования органами прокуратуры, вынесении судебных актов в недостаточной степени, в качестве смягчающих обстоятельств учитываются доказательства наличия и реализации в организациях антикоррупционных практик и процедур. В связи с этим полагаем, что требуется исключение рекомендательного статуса мер ч. 2 анализируемой статьи и более четкая регламентация необходимого перечня мер/процедур системы управления противодействия коррупции организаций. В то же время введение реальных стимулирующих мер в отношении организаций, принимающих эффективные антикоррупционные процедуры, повысит их заинтересованность в дальнейшем развитии системы менеджмента противодействия коррупции, а наличие юридической ответственности за непринятие мер в области предупреждения и противодействия коррупции подвигнет организации к формированию такой системы.

С развитием законодательства РФ в области противодействия коррупции ОАО «РЖД» с учетом своего правового статуса, последовательно на плановой и системной основе реализовывало конкретные меры и мероприятия по развитию этических, нравственных норм, введению правил антикоррупционного поведения, мониторинга и контроля соблюдения работниками компании требований, направленных на предупреждение и противодействие коррупции, предотвращение и урегулирование конфликта интересов, включая разработку и внедрение соответствующих нормативных документов, методологических и методических материалов.

Примечательно, что начиная с 2016 г. ОАО «РЖД» обеспечивает полное раскрытие антикоррупционных практик и процедур, размещая нормативные документы, методологические и методические материалы на корпоративном сайте компании. Тем самым подтверждает приверженность всех органов управления и работников ОАО «РЖД»

следованию принципу неприятия коррупции в любых формах и проявлениях и информирует заинтересованные стороны о необходимости и важности соблюдения установленных антикоррупционных требований и этических норм в деловых отношениях. Антикоррупционная политика ОАО «РЖД» представляет собой комплекс взаимосвязанных принципов, процедур и конкретных мероприятий, направленных на профилактику и пресечение коррупционных проявлений, минимизацию коррупционных рисков, обеспечивает формирование у акционера, органов управления, исполнительных органов, работников компании и иных заинтересованных лиц четкого понимания неприятия ОАО «РЖД» коррупции в любых формах и проявлениях, неотвратимости наказания за совершение коррупционных правонарушений, содержит гарантии соблюдения прав и законных интересов в отношении лиц, сообщивших о коррупционных проявлениях, отказ от применения санкций. В соответствии с общепринятой международной деловой практикой, требованиями законодательства обеспечивает транслирование важности следования принципу публичного декларирования позиции неприятия коррупции и взяточничества в бизнес-отношениях, честного и открытого ведения бизнеса.

Учитывая отсутствие унификации антикоррупционного законодательства, прямых норм действия в отношении различных категорий работников компании, распространения на них ограничений, запретов и обязанностей, система профилактики коррупции в ОАО «РЖД» внедрялась на основе презумпции добросовестности отношения к труду. Применение принципа дискреции (возможности осуществления полномочий, не указанных в прямой форме соответствующими правовыми нормами, но и не запрещенных ими) посредством включения в трудовые договоры руководителей и работников подразделений компании условий, предусматривающих обязанности соблюдать требования антикоррупционного законодательства, не совершать коррупционные правонарушения, исключать ситуации, ведущие к возникновению конфликта интересов, уведомлять о фактах склонения к совершению коррупционных правонарушений, а также принимать иные меры, направленные на предотвращение любых коррупционных проявлений, способных причинить вред интересам ОАО «РЖД», способствовало усилению персональной ответственности работников и минимизации коррупционных рисков и проявлений.

Система мер по предупреждению коррупционных проявлений базируется на установленных в компании антикоррупционных стандартах — ограничениях, запретах и требованиях посредством обеспечения их неукоснительного исполнения работниками и руководителями всех уровней корпоративного управления, образующих их трудовую функцию. Таким образом, ранее установленная в отношении государственных и муниципальных служащих система антикоррупционных запретов,



ограничений и обязанностей охватывает новые категории лиц, работников ОАО «РЖД», и находит свое отражение в нормативных документах компании. Требования добросовестно выполнять свои трудовые обязанности, соблюдать трудовую дисциплину закреплены абз. 2, 4 ч. 2 ст. 21 ТК РФ, в связи с этим трудовая дисциплина требует от работника точного соблюдения установленного распорядка работы, выполнения всех закрепленных за ним обязанностей, безусловного выполнения распоряжений и указаний руководящего персонала. Обязанность соблюдать положения Кодекса деловой этики, нормативных документов компании в области предупреждения и противодействия коррупции, Коллективного договора ОАО «РЖД» образует трудовую функцию работников. При условии закрепления обязанностей работника в трудовом договоре работодатель вправе применить к работнику меры дисциплинарного взыскания, включая увольнение, при наличии оснований, предусмотренных трудовым законодательством, за совершения неправомерных действий, повлекших неисполнение, либо ненадлежащее исполнение возложенных на него трудовых обязанностей. При этом исключена возможность двойного толкования, при котором на отдельных работников такие обязанности не распространяются. Вместе с тем допускается ситуация, при которой на работников, замещающих должности, связанные с высоким коррупционным риском, возлагается больше антикоррупционных требований и обязанностей. Возможность реализации данных мер обусловлена положениями ст. 57 ТК РФ, согласно которым по соглашению сторон в трудовой договор могут быть включены права и обязанности работника и работодателя, установленные трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, локальными нормативными актами, а также права и обязанности работника и работодателя, вытекающие из условий коллективного договора, соглашений. Также заслуживает внимания единообразный подход к внедрению дочерними и подконтрольными ОАО «РЖД» обществами, с учетом специфики их деятельности и регуляторных требований, антикоррупционных практик и процедур компании, что также способствует достижению целей устойчивого развития Холдинга «РЖД».

Важнейшим направлением государственной политики в области противодействия коррупции является обучение, правовое просвещение в данной сфере, пропаганда антикоррупционных ценностей работников. В связи с этим полагаем акцентировать внимание на уникальности разработанных ОАО «РЖД» совместно с Юридическим институтом РУТ (МИИТ) образовательных программ, учитывающих отраслевую принадлежность, специфику антикоррупционных практик и процедур компании. Эффективность их реализации обусловлена активизацией антикоррупционной работы, снижением коррупционных правонарушений, купированием и минимизацией коррупционных рисков.

Тема качественного антикоррупционного обучения и просвещения, разрабатываемая специалистами, имеет особо значимую роль в современных условиях выстраивания политики государства в сфере предупреждения и противодействия коррупции. В то же время при организации такого обучения компании сталкиваются с отсутствием специализированных программ для работников организаций. Все имеющиеся программы в целом рассчитаны на обучение государственных и муниципальных служащих, работников госкорпораций, и обучать работников иных организаций по данным программам неэффективно, поскольку даже на законодательном уровне идет разграничение требований, обязанностей и запретов, распространяющихся на данные категории лиц. При указанных обстоятельствах разработаны и внедрены абсолютно новые учебные курсы, посвященные вопросам противодействия коррупции с учетом особенностей антикоррупционного законодательства, применяемого к организациям, созданным для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ. При разработке данных курсов, образовательных программ за основу взяты нормативные документы и методические материалы ОАО «РЖД», практические кейсы сориентированы на конкретные жизненные ситуации, которые могут возникнуть в работе обучающихся. Кроме того предусмотрено итоговое тестирование, а с целью оценки и повышения эффективности обучения по прохождении курса организовано анкетирование обучающихся/слушателей [2]. В рамках обучения проходят научно-практические семинары, конференции, в ходе которых работники Центра по организации противодействия коррупции ОАО «РЖД» отвечают на наиболее актуальные вопросы слушателей, связанные с организацией противодействия коррупции в компании и вызывающие затруднения в повседневной трудовой деятельности.

Принятие данных мер способствует повышению уровня понимания и осведомленности работников в вопросах противодействия коррупции, предотвращения и урегулирования конфликта интересов, правил ответственного антикоррупционного поведения, что существенным образом влияет на снижение угроз корпоративной безопасности. Выстроенная система обеспечивает соответствие деятельности компании установленным требованиям и стандартам, это часть корпоративной культуры, при которой выполнение каждым работником своих должностных обязанностей, включая принятие решений на всех уровнях корпоративного управления, должно соответствовать стандартам законности и добросовестности ведения деятельности, установленным Кодексом социальной ответственности, Кодексом деловой этики, Антикоррупционной политикой, Коллективным договором и иными нормативными документами ОАО «РЖД». Система антикоррупционных мер разработана с учетом корпоративной модели устройства компании,

масштаба и географии ее деятельности в соответствии рекомендациями Минтруда России, Россимущества, Банка России и др.

Наиболее важной составляющей системы противодействия коррупции ОАО «РЖД» является обеспечение соблюдения установленных правил внутреннего и внешнего взаимодействия, процедур и процессов принятия решений, идентификации неблагонадежных контрагентов, управление рисками коррупции и иных недобросовестных действий работников, корректирующих мерах, а также мониторинг ситуаций конфликта интересов, получения, дарения подарков и иных преференций, обеспечения эффективной обратной связи, соблюдения этических норм (норм профессионального ведения бизнеса), включение в договоры текста антикоррупционной, налоговых оговорок, информирование о склонении к совершению коррупционных нарушений, создание коллегиальных органов, обеспечивающих принятие независимых обоснованных решений в сфере профилактики коррупции, обучение персонала и антикоррупционная пропаганда, плановое и ситуационное информирование всех органов управления о состоянии системы рисками и внутреннего контроля в области предупреждения, эффективности принимаемых антикоррупционных мер. Корпоративная система антикоррупционных мер выстроена с определением функций и разграничением полномочий, обеспечивающих ее реализацию.

В заключении хотелось бы отметить, что антикоррупционные практики и процедуры ОАО «РЖД», эффективность системы управления рисками и внутреннего контроля в области противодействия коррупции, успешно интегрированной в корпоративную систему управления рисками и внутреннего контроля, получают высокие экспертные оценки в ходе проведения инициированных Российским союзом промышленников и предпринимателей Антикоррупционных рейтингах российского бизнеса, по итогам которых ОАО «РЖД» присвоены наивысшие классы рейтинга, как организации с максимально высоким уровнем противодействия коррупции и минимальным уровнем коррупционных рисков для инвесторов и деловых партнеров. В 2022 г. по итогам проведения рейтинга ОАО «РЖД» присуждена награда «Национальный лидер антикоррупционного комплаенса». Учитывая многолетние лидирующие позиции ОАО «РЖД» среди крупнейших российских компаний, в 2023 г. ОАО «РЖД» также удостоено специальной награды РСПП «За ведущую роль в продвижении антикоррупционных принципов российского бизнеса».

Экспертами акцентировано внимание на уникальности централизованной системы обучения, антикоррупционного просвещения и пропаганды, эффективности практик и процедур в данной сфере, способствующих минимизации комплаенс и коррупционных рисков, сохранности активов компании. Отмечен высокий уровень риск-культуры, отражающей основные ценности, поведение и модель принятия решений

всеми органами управления и работниками компании в области предупреждения и противодействия коррупции, а также стиль руководства, приверженность принципам неприятия коррупции во всех формах и проявлениях, профессионализм, компетентность ответственных за организацию работы по противодействию коррупции и профилактику коррупционных правонарушений, инновационные подходы и цифровые решения, корпоративная культура, следование этическим ценностям, развитие корпоративных и антикоррупционных компетенций работников. Открытая коммуникация являются основополагающим фактором обеспечения эффективного управления коррупционными рисками, реализации стратегии и достижения бизнес-целей компании, разделяемой всеми ее работниками.

По результатам ежегодных внешних независимых оценок (внешний аудит/рейтинги) система менеджмента противодействия коррупции характеризуется максимально высоким уровнем противодействия коррупции и минимальным уровнем рисков коррупции для инвесторов, кредиторов, деловых партнеров и иных заинтересованных сторон.

Полагаем, что опыт ОАО «РЖД» будет полезен при формировании системы менеджмента противодействия коррупции в организациях.

#### **Литература**

1. Полионская, Л. Л. Актуальные вопросы предотвращения и урегулирования конфликта интересов в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации (на примере открытого акционерного общества «Российские железные дороги») / Л. Л. Полионская, А. И. Землин // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 1(33). — С. 20—31.
2. Корякин, В. М. Противодействие коррупции в коммерческой организации с государственным участием (по материалам открытого акционерного общества «Российские железные дороги») : учебное пособие / В. М. Корякин, Е. А. Нестеров. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Юридический институт РУТ (МИИТ), 2024.

#### **References**

1. Polionskaya, L. L. Aktual'nyye voprosy predotvrashcheniya i uregulirovaniya konflikta interesov v organizatsiyakh, sozdannykh dlya vypolneniya zadach, postavlennykh pered Pravitel'stvom Rossiyskoy Federatsii (na primere otkrytogo aktsionernogo obshchestva «Rossiyskiye zheleznyye dorogi») [Current issues of preventing and resolving conflicts of interest in organizations created to fulfill the tasks assigned to the Government of the Russian Federation (on the example of the open joint-stock company "Russian Railways")] / L. L. Polionskaya, A. I. Zemlin // *Transportnoye pravo i bezopasnost'*. — 2020. — № 1(33). — S. 20—31.
2. Koryakin, V. M. Protivodeystviye korrupsii v kommercheskoy organizatsii s gosudarstvennym uchastiyem (po materialam otkrytogo aktsionernogo obshchestva «Rossiyskiye zheleznyye dorogi») [Anti-corruption in a commercial organization with state participation (based on materials from the open joint-stock company "Russian Railways")]: *uchebnoye posobiye* / V. M. Koryakin, Ye. A. Nesterov. — 3-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Yuridicheskiy institut RUT (MIIT), 2024.

## **АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ**

---

УДК 347

**Секушин Сергей Владимирович,**  
заместитель генерального директора АО «Институт экономики  
и развития транспорта»

### **О направлениях развития института ограничения в обороте объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования**

**Аннотация.** В статье проведен краткий анализ принадлежности железных дорог (как имущества) в России и некоторых зарубежных странах (Франция, Китай, Германия) по видам прав и субъектам. Выявлено, что в России объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования принадлежат ряду субъектов (в том числе АО «Акционерная компания «Железные дороги Якутии», ФГУП «Крымская железная дорога», ФГУП «Железные дороги Новороссии», ООО «Рубикон»), а ограничены в обороте только объекты ОАО «РЖД». Такое регулирование носит индивидуальный, а не объективный характер, что является явным недостатком и требует совершенствования законодательства. В условиях постановки задачи формирования Единой опорной транспортной сети Российской Федерации предложены направления развития института ограничения в обороте имущества железных дорог. Данное развитие должно учитывать возможности восстановления лицензирования владельцев объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и вовлечения существующих объектов ОАО «РЖД» в концессионные проекты, несмотря на их ограничение в обороте.

**Ключевые слова:** правовой режим имущества; ограничение в обороте; право собственности; объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования; Единая опорная сеть.

**Sergey V. Sekushin,**  
Deputy CEO of Institute of economics and transport development (IETD)

### **On the directions of development of a restriction institution in the turnover of public railway transport infrastructure facilities**

**Abstract.** The current paper has presented a brief analysis of the ownership of railways (as property) in Russia and some foreign countries (France, China, Germany) according to the type of rights and subjects. There has been established that in Russia, public railway transport infrastructure facilities belong to a number of entities (including JSC “Joint Stock Company “Railways of Yakutia”, FSUE “Crimean Railway”, FSUE “Railways of Novorossiya”, LLC “Rubicon”), and only the objects of JSC “Russian Railways” are limited in a turnover. Such regulation is individual and not objective, which is a clear drawback and requires improvement of legislation. In the context of setting up a Unified Core Transport Network of the Russian Federation, there have been proposed directions for the development of the institution of restriction in the railway property turnover. This development should consider the possibility of restoring licensing of owners of public railway infrastructure facilities and involving existing facilities of JSC “Russian Railways” in concession projects, despite their limited turnover.

**Keywords:** legal regime of property; turnover restriction; ownership; public railway transport infrastructure facilities; Unified Core Network.

---

Контроль за торговыми путями и транспортными коммуникациями с возможностью взимания платы за их использование исторически является одним из ресурсов и преимуществ власти территории, по которой они проходят.

В связи с этим большинство государств уделяют особое внимание сохранению контроля за общественно значимыми путями сообщения, в том числе технологически усовершенствованными, такими как железные дороги [1]. Данный контроль проявляется в определенном правовом режиме принадлежности путей сообщения и составляющей их инфраструктуры. Например, в современной Франции (Общий кодекс собственности лиц публичного права 2006 г.) железные дороги относятся к публичной собственности, что влечет в правопорядке данной страны исключение их из гражданского оборота (неотчуждаемость, неприменение срока давности) и регулирование отношений по поводу их принадлежности и использования административным, а не частным правом. Подробнее об этом рассказано в монографии А. В. Винницкого [2].

Зачастую вопрос принадлежности железных дорог регулируется на уровне конституций государств. Так в Конституционном акте Канады 1867 г. железные дороги, железнодорожные акции и даже долги железнодорожных компаний отнесены к собственности канадских провинций.

Значимость железных дорог подчеркивает исторический пример Конституции Германской империи (1871 г.), в которой был предусмотрен целый раздел VII, посвященный железным дорогам. Эти нормы регулировали имущественные отношения и имели цель создания единой

системы железных дорог страны. В 1919 г. в новой Конституции Германской империи появилась недвусмысленная норма: «Задача империи — сделать своей собственностью железные дороги, служащие для целей общего оборота, и управлять ими как единым транспортным учреждением» (ст. 89). Глубокий анализ регулирования отношений собственности на конституционном уровне в зарубежных странах проведен Г. Н. Андреевой [3, стр. 181].

В Китае с учетом идеологической основы железные дороги как средства производства являются общенародной собственностью. При этом по темпам прироста железнодорожной сети и ряду производственных параметров эта страна является мировым лидером [<https://zdmira.com/news/po-itogam-2023-goda-protyazhennost-zheleznikh-dorog-kitaya-dostigla-159-000-km> (дата обращения: 28 февраля 2024 г.)]. Что заставляет задуматься об эффективности выбранного правового режима, но, конечно, в контексте всей государственной, экономической и правовой систем.

В нашей стране в царское время железные дороги бурно развивались при помощи концессий, по условиям которых концессионер строил и эксплуатировал дороги с обязанностью по истечении определенного срока передать их государству, при этом право собственности у концессионера не возникало. Такой правовой режим оказался подходящим для реализации задач развития железных дорог в тот исторический момент. В советский период железные дороги находились в исключительной государственной собственности. В 2003 г. на базе имущества 987 федеральных предприятий железнодорожного транспорта было создано ОАО «РЖД». 100% акций этого общества принадлежат Российской Федерации, полномочия единственного акционера выполняет непосредственно Правительство РФ.

Однако не только самый крупный в России собственник объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, ОАО «РЖД», с протяженностью сети 85,5 тыс. км (эксплуатационной длины) обладает такими объектами [<https://company.rzd.ru/ru/9360/page/103290?id=16493> (дата обращения: 28 февраля 2024 г.)]. Существуют иные владельцы аналогичной инфраструктуры. К ним относятся акционерные общества «Ямальская железнодорожная компания» (АО «ЯЖДК») и «Акционерная компания «Железные дороги Якутии» (АО «АК ЖДЯ»), федеральные государственные унитарные предприятия «Крымская железная дорога» и «Железные дороги Новороссии», а также ООО «Рубикон» — владелец части железнодорожного мостового перехода через р. Амур на российско-китайском участке государственной границы в районе с. Нижнеленинское Еврейской автономной области (Россия) и г. Тунцзян пр. Хэйлунцзян (КНР) [<https://rusrubikon.ru/for-clients> (дата обращения: 28 февраля 2024 г.)].

Протяженность путей указанных предприятий совокупно составляет свыше 6,28 тыс. км.

При этом правовой режим принадлежности объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (далее также — объекты общего пользования) является различным: ограниченное в отношении большинства объектов право собственности ОАО «РЖД», право хозяйственного ведения, право собственности, право аренды (АО «ЯЖДК»).

Исходя из п. 2 ст. 8 Федерального закона от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» все принадлежащие ОАО «РЖД» объекты недвижимого имущества, относящиеся к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, ограничены обороте.

В соответствии со ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» «инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования — это транспортная инфраструктура, включающая в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы, систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование инфраструктуры здания, строения, сооружения, устройства и оборудование».

Возникает обоснованный вопрос — насколько выделение объектов именно недвижимого имущества в составе этой инфраструктуры, даже для целей ограничения в обороте, является оправданным, учитывая, что вся инфраструктура объединена единым назначением ее использования.

Согласно п. 1 ст. 8 Федерального закона от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ только в собственности Российской Федерации или ОАО «РЖД» могут находиться внесенные в его уставный капитал магистральные железнодорожные линии со всеми расположенными на них сооружениями, устройствами сигнализации, централизации и блокировки, энергоснабжения, технологической связи, предназначенной для внутрипроизводственной деятельности и управления технологическими процессами на железнодорожном транспорте.

Каково значение термина «магистральные железнодорожные линии»? На момент принятия указанного Федерального закона действовали Строительно-технические нормы МПС России «Железные дороги колеи 1520 мм СТН Ц-01-95», согласно которым к магистральным железнодорожным линиям относились железные дороги скоростные, особогрузонапряженные, а также все линии I—III категории. Приказом Минтранса России от 14 декабря 2015 г. № 361 СТН Ц-01-95 были отменены.



В настоящее время действует межгосударственный стандарт ГОСТ 34530-2019, в котором дано следующее определение (п. 2.6.3): «железнодорожная [магистральная] линия: технологичный комплекс железнодорожных путей, сооружений и устройств, ограниченных техническими станциями, предназначенный для железнодорожных сообщений, включающий один или несколько поездо-участков и функциональные подсистемы: железнодорожного пути, станционную, железнодорожного электроснабжения, железнодорожной автоматики и телемеханики, железнодорожной электросвязи».

Представляется, что ранее действовавшая норма в СТН Ц-01-95 являлась более определенной при условии использования критериев распределения железных дорог по категориям. На сегодня такие критерии установлены в СП 119.13330.2017 «СНиП 32-01-95 Железные дороги колеи 1520 мм» (утверждены приказом Минстроя России от 12 декабря 2017 г. № 1648/пр). Формальным недостатком раскрытия терминов через указанные подзаконные акты является то, что данные документы приняты для использования при проектировании новых линий. Но их применение возможно по аналогии.

Приходится констатировать сложность точного понимания использованных законодателем в контексте ограничения имущества в обороте терминов «магистральные железнодорожные линии» и «объекты недвижимого имущества инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования».

В то же время очевидно, что эти линии, и тем более объекты недвижимого имущества, есть у всех вышеназванных предприятий. Однако ограничение в обороте касается только имущества ОАО «РЖД».

Такое регулирование ограничений носит индивидуальный, а значит, ненормативный характер. Вызывает сомнение его соответствие принципу равенства всех перед законом, а также практике и принципам введения ограничения в обороте объектов гражданских прав путем определения видов (общих критериев) объектов. Вспомним, что п. 2 ст. 129 Гражданского кодекса Российской Федерации установил два частных случая ограничения оборотоспособности объектов гражданских прав: в форме определения «видов объектов гражданских прав, которые могут принадлежать лишь определенным участникам оборота либо совершение сделок с которыми допускается по специальному разрешению».

В контексте особых требований со стороны государства к владельцам инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования отметим, что до 2007 г. в Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации (Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ) было предусмотрено лицензирование указанных владельцев. То есть закон предусматривал введение, проверку и контроль определенных требований к таким лицам.

В 2021 г. распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. №3363-р утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. В документе предусмотрено формирование «Единой опорной сети», под которой понимается «сбалансированная и связанная транспортная сеть, объединяющая в себе важнейшие объекты транспортной инфраструктуры для всех видов транспорта и обеспечивающая функциональное единство транспортной системы, устойчивую взаимосвязь и пространственное развитие крупнейших населенных пунктов, экономических центров, основных минерально-сырьевых и производственных зон, геостратегических территорий, объектов культурного наследия Российской Федерации, наиболее востребованных объектов туризма и рекреационных районов» (далее — ЕОС).

В Стратегии определены принципы формирования и развития ЕОС. Установлено, что объекты ЕОС имеют особую значимость: «в совокупности обеспечивают свыше 70 процентов всех грузовых и пассажирских перевозок в межрегиональном и международном сообщении, а также более 30 процентов пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городских агломерациях».

Стратегией предусмотрены параметры отнесения железных дорог к опорной сети железнодорожного транспорта. Среди них, в частности, названы: вхождение в участки международных транспортных коридоров; провозная способность не менее 70 млн т в год; обеспечение перевозки не менее 8 млн пассажиров в год; пассажирское сообщение между крупными городами с суммарной численностью населения более 1,5 млн человек на расстояниях до 1000 км, а также линии высокоскоростного движения и подходы к новым строящимся морским портам в Арктической зоне Российской Федерации. Отметим, что ряд параметров носит динамический, изменяемый во времени характер.

К таким железным дорогам Стратегией предварительно отнесено 39 тыс. км, т.е. 43% от их общей протяженности.

Подытоживая, можно предложить следующие тезисы о развитии института ограничения в обороте рассмотренных объектов:

— с учетом значимости железных дорог для государства ограничение в обороте объектов их инфраструктуры общего пользования оправдано;

— во избежание правовой неопределенности необходимо уточнение значения терминов применительно к имуществу, ограничиваемому в обороте, в увязке гражданского и транспортного права;

— правовое регулирование ограничения в обороте объектов ОАО «РЖД» имеет явные недостатки и требует изменения с распространением на ясно определенные виды объектов и круг субъектов, которым они могут принадлежать;

— с учетом постановки Правительством РФ задачи по формированию Единой опорной сети целесообразно рассмотреть вопрос оценки такого

критерия определения вида объектов общего пользования, которые ограничиваются в обороте, как их отнесение к перечню железных дорог ЕОС, при условии, что он будет носить определенный, а не описательный характер, и утверждаться на уровне Правительства РФ;

— круг субъектов, которым смогут принадлежать любые объекты общего пользования, помимо Российской Федерации, возможно определять с помощью возвращения (с доработкой требований) института лицензирования владельцев инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования;

— ограничение в обороте объектов общего пользования ЕОС, ввиду особой значимости для государства, помимо лицензирования владельцев, также может заключаться в возможности их отчуждения только с согласия Правительства РФ или уполномоченного федерального органа государственной власти (Минтранс России или Росжелдор);

— во избежание препятствий в развитии ЕОС предусмотреть возможность и механизм участия таких объектов государственной собственности или собственности организаций на 100% принадлежащих государству в концессионных проектах.

#### **Литература**

1. Секушин, С. В. Ретроспективный обзор развития правовых режимов имущества железных дорог и современное регулирование в России / С. В. Секушин // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 4(40). — С. 344—355.
2. Винницкий, А. В. Публичная собственность : монография / А. В. Винницкий. — Москва : Статут, 2013 // URL: <https://znanium.com/catalog/product/1007084> (дата обращения: 28 февраля 2024 г.).
3. Андреева, Г. Н. Собственность в конституциях зарубежных стран XVIII—XX вв. : монография. — Москва, 2009.

#### **References**

1. Sekushin, S. V. Retrospektivnyy obzor razvitiya pravovykh rezhimov imushchestva zheleznykh dorog i sovremennoye regulirovaniye v Rossii [Retrospective review of the development of legal regimes of railway property and modern regulation in Russia] / S. V. Sekushin // *Transportnoye pravo i bezopasnost'*. — 2021. — № 4(40). — S. 344—355.
2. Vinnitsky, A. V. *Publichnaya sobstvennost'* : monografiya [Public property: Monograph] / A. V. Vinnitsky. — Moscow : Statut, 2013 // URL: <https://znanium.com/catalog/product/1007084> (access date: 28.02.2024).
3. Andreeva, G. N. *Sobstvennost' v konstitutsiyah zarubezhnih stran XVIII—XX vv.* : monografiya [Ownership in constitutions of foreign countries in XVIII–XX centuries. Monograph]. — Moscow, 2009.

## **АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ**

---

УДК 349.3

**Туболев Сергей Максимович,**  
Российский университет транспорта (МИИТ)

### **Социальная поддержка семьи и детства на примере деятельности открытого акционерного общества «Российские железные дороги»**

**Аннотация.** Статья посвящена анализу социальной поддержки семьи и детства на примере деятельности ОАО «РЖД». В данной статье детально анализируются программы и мероприятия, проводимые компанией в рамках социальной ответственности, направленные на улучшение условий жизни семей и детей. Автор отмечает социальную эффективность ОАО «РЖД» и позитивные результаты таких инициатив, повлиявшие на социальное благополучие детей и их родителей; обращает внимание на то, что данная компания в своих локальных актах устанавливает разветвленную систему мер социальной поддержки семьям своих работников, детям-сиротам, детям, оставшимся без попечения родителей. Раскрываются отдельные виды мер социальной поддержки семьи и детства, которые реализуются ОАО «РЖД». Данная статья также анализирует коллективный трудовой договор на период с 2023 по 2025 г.: основные положения договора, включая условия труда, социальные гарантии, компенсации и льготы для работников. Автор исследует влияние коллективного трудового договора на рабочие отношения, уровень удовлетворенности сотрудников социальным характером политики ОАО «РЖД» и эффективность работы организации в данной сфере. Исследование представляет практическую значимость для разработки и практической оптимизации программ социальной поддержки семей и детства в корпоративной среде. Повышение правовой регламентации данной сферы позволит повесить тренд на социальную ответственность и других системообразующих компаний.

**Ключевые слова:** детство; дети-сироты; коллективный договор; семья.

**Sergey M. Tubolev,**  
Russian University of Transport (MIIT)

### **Social support for family and childhood using the example of the activities of joint-stock company “Russian Railways”**

**Abstract.** The current paper deals with the analysis of social support for family and childhood using the example of the activities of JSC “Russian Railways”. The paper has presented the analysis in detail the programs and activities carried out by the company within the framework of social responsibility, aimed at improving the living conditions of families and children. There has been noted the social efficiency of JSC “Russian Railways” and the positive results of such initiatives, which influenced the social well-being of children and their parents. There has been drawn attention to the fact that this company, in its local regulations, sets up an extensive system of social support measures for the families of its employees, orphans, and children without parental care. There have been considered certain types of social support measures for family and childhood, which are implemented by JSC “Russian Railways”. There has also been analyzed the collective labor agreement for the period from 2023 to 2025 and its main provisions, including working conditions, social guarantees, compensation, and benefits for employees. There has been studied the influence of a collective labor agreement on working relationships, the level of employee satisfaction with the social nature of the policy of JSC “Russian Railways” and the efficiency of the organization in this area. The study is of practical significance for the development and practical optimization of social support programs for families and childhood in a corporate environment. Legal regulation improvement of this area will make it possible to establish a trend towards social responsibility of other systemically important companies.

**Keywords:** childhood; orphans; collective agreement; family.

---

Институты семьи и детства всегда признавались крайне важными в России. На необходимость защиты данных институтов обращается внимание и в Конституции РФ (ст. 38). Руководствуясь данной конституционно-правовой нормой, отечественный законодатель разработал и принял Федеральные законы от 19 мая 1995 г. № 81-ФЗ «О государственных пособиях гражданам, имеющим детей», от 21 декабря 1996 г. № 159-ФЗ «О дополнительных гарантиях по социальной поддержке детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей» и т.д.

Несмотря на пристальное внимание российского законодателя к институтам семьи и детства, в последнее время защита данных институтов осложняется серьезными демографическими проблемами,

которые особенно обострились в последние годы. Одним из главных механизмов в борьбе с этими проблемами становится социальная поддержка.

Социальная поддержка семьи и детства является не только национальной, но и глобальной проблемой современности. Именно поэтому в решении данной проблемы должно быть заинтересовано не только государство, но и общество.

В настоящее время основными направлениями социальной поддержки семьи и детства являются: 1) оказание материальной помощи семьям с детьми, гражданам, имеющим детей, в том числе выплата детских пособий; 2) создание работникам, имеющим ребенка (детей), благоприятных условий труда; 3) качественное совершенствование системы охраны здоровья семей с детьми, граждан, имеющих детей; 4) оказание социально-педагогической помощи детям-сиротам, детям, оставшимся без попечения родителей [1, стр. 511].

Рассмотрение социальной поддержки семьи и детства как одного из самых важных направлений в социальной политике Российского государства обусловлено следующими обстоятельствами:

— семья и дети — это всегда актуальный вопрос для развития государства и общества;

— нормальное функционирование институтов семьи и детства способствует социальной и экономической стабильности государства [2, стр. 46].

Отметим, что социальная защита семьи, если рассматривать ее как комплекс мер социально-экономической поддержки семьи с детьми, граждан с детьми, нельзя рассматривать как исключительное право и обязанность государства. Такая точка зрения была бы неверной, поскольку социальную поддержку семьям с детьми, детям-сиротам, детям, оставшимся без попечения родителей, в России оказывают и некоторые организации. В частности, одной из таких организаций, оказывающих меры социальной поддержки семьи и детства, является ОАО «РЖД».

На сегодняшний день можно выделить два локальных акта ОАО «РЖД», которыми регламентируются вопросы социальной поддержки семьи и детства: Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2023—2025 гг. от 26 декабря 2023 г. [URL: <https://company.rzd.ru/ru/9353/page/105104?id=1604> (дата обращения: 10 января 2024 г.)] и распоряжение ОАО «РЖД» от 14 апреля 2014 г. № 904р «Об утверждении Положения о родительской плате в дошкольных группах негосударственных (частных) образовательных учреждений и в негосударственных (частных) общеобразовательных школах-интернатах ОАО «РЖД»». Основными целями принятия данных локальных актов, очевидно, являются обеспечение надлежащего уровня материального обеспечения семей, имеющих несовершеннолетних детей, а также

создание благоприятных условий для воспитания и получения образования детям-сиротам, детям, оставшимся без попечения родителей.

Раздел 7 Коллективного договора ОАО «РЖД» содержит обязательства в сфере социальной защиты работников и членов их семей. В отличие от своего «предшественника» в нем увеличены размеры материальной помощи и детских пособий.

На сегодняшний день ОАО «РЖД» устанавливает разветвленную систему мер социальной поддержки семьям своих работников, имеющих несовершеннолетних детей. Эти меры социальной поддержки включают: транспортные льготы, дополнительные отпуска, материальную помощь, детские пособия, социальное страхование детей.

Транспортные льготы, предусмотренные Коллективным договором ОАО «РЖД», позволяют не только работникам ОАО «РЖД», но и находящимся на их иждивении детям пользоваться правом бесплатного проезда. Право бесплатного проезда есть также у несовершеннолетних детей работников ОАО «РЖД», погибших в результате несчастного случая на производстве.

В п. 7.7 Коллективного договора ОАО «РЖД» допускается ситуация, при которой правом бесплатного проезда может воспользоваться ребенок работника ОАО «РЖД» до достижения им возраста 24 лет. В частности, для этого должны быть соблюдены следующие условия:

- работник должен написать заявление об отказе от своего права бесплатного проезда в пользу своего ребенка;
- ребенок должен обучаться в вузах железнодорожного транспорта или в других учебных заведения по договору о целевом обучении, заключенном с ОАО «РЖД».

Стоит отметить, что право бесплатного проезда, установленное ОАО «РЖД», является ограниченным. В частности, в Коллективном договоре ОАО «РЖД» отдельно предусматриваются виды поездов и вагонов, цели поездки. Например, несовершеннолетние дети работников ОАО «РЖД» могут воспользоваться правом бесплатного проезда на железнодорожном транспорте общего пользования до места лечения и обратно.

Право работников на дополнительные отпуска ОАО «РЖД» также связывает с наступлением особых семейных обстоятельств. В частности, Коллективным договором ОАО «РЖД» предусмотрены дополнительные отпуска: по случаю рождения ребенка (детей); по случаю заключения брака, в том числе брака детей; по случаю наступления Дня знаний (1 сентября) или в другой первый день начала занятий.

Кроме того, для своих работниц ОАО «РЖД» закрепил право взять один день неоплачиваемого отпуска в месяц по семейным обстоятельствам.

В качестве одной из мер социальной поддержки ОАО «РЖД» также предусматривает оказание материальной помощи. Основаниями для ее получения являются: рождение ребенка; усыновление ребенка.

При этом ОАО «РЖД» дифференцирует размеры материальной помощи в зависимости от года ее получения. Так, в 2024 г. ее размер составляет 6050 рублей, в 2025 г. — 6300 руб.

Детские пособия выступают в качестве важнейшего механизма социальной поддержки семей с детьми, реализуемого ОАО «РЖД».

Во-первых, компания взяла на себя обязательство производить доплату к пособию по беременности и родам. Доплата в данном случае осуществляется для того, чтобы размер данного детского пособия соответствовал размеру среднемесячной зарплаты работницы ОАО «РЖД».

Во-вторых, Коллективным договором ОАО «РЖД» установлены размеры ежемесячных пособий по уходу за ребенком в возрасте от 1,5 до 3 лет. Размеры этих пособий зависят от года их выплаты: в 2024 г. — 6050 руб., в 2025 г. — 6300 руб.

В п. 7.22 Коллективного договора ОАО «РЖД» взяло на себя обязательство обеспечивать социальное страхование детей своих работников от несчастных случаев на время их пребывания в детских оздоровительных лагерях и нахождения в пути.

Распоряжением ОАО «РЖД» от 14 апреля 2014 г. № 904р закрепляются меры социальной поддержки детей-сирот, детей, оставшихся без попечения родителей. В частности, в данном локальном акте ОАО «РЖД» возложило на себя обязательство финансировать содержание данной группы детей в образовательных учреждениях ОАО «РЖД».

В качестве примера такого образовательного учреждения можно назвать ЧОУ «Школа-интернат № 26 среднего общего образования ОАО «РЖД», расположенное в г. Нижнеудинске. Упомянутое образовательное учреждение работало с детьми-сиротами еще в советское время (начиная с 1978 г.). ОАО «РЖД» удалось сохранить потенциал данной школы-интерната, из которой ежегодно выпускаются будущие работники предприятий ОАО «РЖД» [URL: [https://schoolrzd26.ru/site\\_if/about/information/](https://schoolrzd26.ru/site_if/about/information/) (дата обращения: 10 января 2024 г.)].

Важно понимать, что финансирование ОАО «РЖД» деятельности школ-интернатов, в которых обучаются и дети-сироты, и дети, оставшиеся без попечения родителей, имеет огромное значение для современного Российского государства, где проблема сиротства на фоне различных социально-экономических изменений сейчас стоит особенно остро. Вопросы сиротства нуждаются в самом пристальном внимании, так как от продуманности действий по социальной интеграции детей-сирот во многом зависит благополучие нашего государства. ОАО «РЖД», выделяя денежные средства на развитие и воспитание детей-сирот, вносит неоценимый вклад в решение вопросов о социально-педагогической помощи детям-сиротам, детям, оставшимся без попечения родителей.



На основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что ОАО «РЖД» является одной из наиболее крупных отечественных компаний, которая в своей деятельности большое внимание уделяет вопросам социальной поддержки семьи и детства. Между тем реализация ОАО «РЖД» мер социальной поддержки в данной сфере не лишено определенной проблематики. Так, одной из важнейших мер социальной поддержки в Коллективном договоре ОАО «РЖД» названо право работниц брать один день неоплачиваемого отпуска в месяц по семейным обстоятельствам. При этом данный локальный акт не предполагает аналогичной возможности для работников, то есть мужчин. Считаем, что эту ситуацию вполне можно рассматривать как дискриминацию отцов. На наш взгляд, если ОАО «РЖД» внесет изменения и изложит в абз. 2 п. 7.8. Коллективного договора ОАО «РЖД» в следующей редакции: «Представлять работникам, по их заявлению, один день отпуска в месяц без сохранения заработной платы по семейным обстоятельствам», то тем самым стабилизируются и уравниваются права родителей при оказании социальной поддержки детям, что не может не сказаться на уровне социальной защищенности детей сотрудников в целом.

Таким образом, можно с уверенностью сказать о том, что именно ОАО «РЖД» является тем самым большим игроком в социальном секторе, деятельность которого направлена на социальную поддержку семьи и детства через ряд программ и инициатив. ОАО «РЖД» активно поддерживает различные социальные программы для детей, включая спонсорскую помощь в образовании, спорте, культуре и других областях. Невозможно не отметить участие в благотворительных проектах: организация активно оказывает финансовую помощь для детских домов, больниц и других учреждений, стремясь создать благоприятные условия для развития детей и поддержки семейных ценностей.

### **Литература**

1. Намитулина, А. З. Аспекты финансового обеспечения социальной защиты семей с детьми / А. З. Намитулина, К. Ю. Багратуни // Самоуправление. — 2023. — № 3 (136). — С. 510—514.
2. Рожкова, И. Ю. Социальная поддержка семьи, материнства и детства в Российской Федерации: проблемы и недочеты / И. Ю. Рожкова // Современное право. — 2023. — № 12. — С. 45—49.

### **References**

1. Namitulina, A. Z. Aspekty finansovogo obespecheniya sotsial'noy zashchity semey s det'mi [Aspects of financial support for social protection of families with children] / A. Z. Namitulina, K. YU. Bagratuni // Samoupravleniye. — 2023. — № 3 (136). — S. 510—514.
2. Rozhkova, I. YU. Sotsial'naya podderzhka sem'i, materinstva i detstva v Rossiyskoy Federatsii: problemy i nedochety [Social support for family, motherhood and childhood in the Russian Federation: problems and shortcomings] / I. YU. Rozhkova // Sovremennoye pravo. — 2023. — № 12. — S. 45—49.

## **АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ**

---

УДК 347.2/.3

**Шахназарян Эдуард Флоберович,**  
Всероссийский государственный университет юстиции  
(РПА Минюста России)

**Транспортное средство должника, находящееся  
за рубежом, как имущественный интерес для взыскателя  
в исполнительном производстве: реализация принципа  
разумности**

### **Аннотация**

В настоящей статье рассматривается законодательно урегулированный механизм поиска транспортного средства должника, находящегося за пределами Российской Федерации, причем, как на стадии рассмотрения дела в суде, так и после вынесения судебного решения через призму принципа разумности. Одновременно рассмотрен механизм обращения взыскания на такое имущество. Предложены варианты по совершенствованию действующего законодательства в части поиска имущества должника на территории иностранного государства и обращения взыскания на него.

**Ключевые слова:** транспортное средство должника; исполнительное производство; судебный пристав-исполнитель; поиск имущества; исполнение решения российского суда на территории иностранного государства.

**Eduard F. Shahnazaryan,**  
All-Russian State University of Justice  
(RPA of the Russian Ministry of Justice)

**The debtor's vehicle located abroad as a property interest  
for the claimant in enforcement proceedings: implementation  
of the principle of rationality**

**Abstract.** The current paper has considered the legally regulated mechanism for searching for a debtor's vehicle located outside the Russian Federation, both at the stage of consideration of the case in court and after a court

decision through the prism of the principle of rationality. At the same time, there has been considered the mechanism for foreclosure on such property. There have been proposed the options for improving the current legislation in terms of searching for the debtor's property on the territory of a foreign state and foreclosure on it.

**Keywords:** debtor's vehicle; enforcement proceedings; bailiff; property search; execution of a Russian court decision on the territory of a foreign state.

---

Слово «транспорт» возникло от лат. «*transportate*», что означает «передвигать, перемещать». В бытовом плане транспорт есть объект правоотношения, отличающийся своей мобильностью перемещения и имущественной ценностью. Нами сделан акцент на имущественную ценность транспортного средства не только для должника, но и для взыскателя.

Такая позиция мотивируется тем, что транспорт, будучи материальным объектом гражданского оборота, является значимым имущественным активом, а имущественная ценность некоторых из них можеткратно превышать стоимость недвижимости или иного значимого имущества. При этом мы намеренно отказались конкретизировать виды транспортных средств должника, предположительно находящихся за рубежом (наземный, водный, воздушный), поскольку имеющийся правовой инструментарий, обеспечивающий поиск такого имущества и обращение взыскание на него, применим ко всем перечисленным видам.

При наличии международного договора взыскатель может в установленном порядке заявить ходатайство о признании и разрешении принудительного исполнения решения национального суда путем обращения взыскания на находящееся за рубежом имущество должника.

Неоспорим тот факт, что недобросовестная сторона процесса, осведомленная о своей неправоте и (или) подозревающая о проигрышном положении, предпримет попытки сохранить свое имущество, всячески не заявлять его как на стадии рассмотрения дела в суде, так и после возбуждения исполнительного производства.

Как верно отмечает С. Ю. Гусаков, судебный пристав-исполнитель вправе совершать иные действия, необходимые для своевременного, полного и правильного исполнения исполнительных документов [2, стр. 8—9]. Поэтому исполнительские действия, предусмотренные ст. 64 Федерального закона от 2 октября 2007 г. № 229-ФЗ «Об исполнительном производстве», позволяют установить транспортные средства должника, находящиеся у него в собственности. Одновременно с этим ч. 7 ст. 69 указанного Федерального закона предусмотрена обязанность должника представить судебному приставу-исполнителю сведения о принадлежащих должнику правах на имущество. Вместе с тем в действующем законодательстве отсутствует адекватная и действенная санкция за непредоставление такой информации.

К слову, в некоторых зарубежных странах система принудительного исполнения отличается большей строгостью и в значительной степени воздействует не на имущество должника, а на него самого. Так, в Греции юрисдикционные органы имеют право арестовать должника в случае, если последний не указал местонахождение имущества, подлежащего взысканию, а в Германии возможна мера принудительного воздействия вплоть до лишения свободы должника [3, стр. 303]. И в этом смысле санкции в зарубежных странах призваны побудить должника исполнить те или иные действия под страхом лишения свободы.

В контексте совершенствования отечественного законодательства об исполнительном производстве видится необходимым установить не только обязанность предоставления должником судебному приставу-исполнителю сведений о правах на имущество, находящееся за рубежом, но и неимущественную санкцию за непредставление таких сведений. Консолидируя сведения об имуществе должника на территории России, а также на территории иностранного государства, у судебного пристава-исполнителя будет больше правовых механизмов исполнить требования исполнительного документа.

Так, Н. Н. Бакурова полагает, что именно меры административного принуждения в полной мере мотивируют должника исполнить юрисдикционный акт [1, стр. 58—59]. По нашему мнению, неимущественное воздействие на должника особенно побуждает его фактически исполнять свои обязанности в полной мере (временные ограничения на выезд за границу, на пользование специальным правом и т.д.).

Отметим, что транспорт не обладает установленным ст. 446 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации имущественным иммунитетом, на него возможно беспрепятственно обратить взыскание. В то же время существуют отдельные случаи установления иммунитета на транспортное средство. Так, Д. И. Хабибулина приводит случаи невозможности обратить взыскание на транспортное средство как на единственный источник доходов и при наличии инвалидности у должника [5].

Следует учитывать, что должник, будучи неплательщиком, может выполнять социально важные функции, необходимые государству, например, быть водителем скорой помощи, пожарной машины или осуществлять перевозку пассажиров с ограниченными возможностями.

Таким образом, транспорт в некотором смысле является актуальным, ценным и ликвидным средством в товарообороте. Также в некоторых случаях автотранспорт может служить единственным источником дохода в семье (осуществление перевозок пассажиров на нем или сдача его в аренду с целью извлечения прибыли). В связи с этим представляется весьма актуальным предусмотреть особый порядок применения мер принудительного воздействия на должника — физическое лицо в случаях,

когда приносящий доход автотранспорт является единственным источником дохода в семье.

Актуальным вопросом является поиск транспортных средств, которые зарегистрированы на должнике и находятся вне пределов юрисдикции национального права. В таких случаях заинтересованными субъектами могут быть применены нормы международного права.

Современное правовое государство должно обладать «рабочим» правовым инструментарием, позволяющим юрисдикционным органам применять меры принудительного воздействия в отношении должника не только на территории собственного государства, но и на территории иностранного.

Выявление транспортного средства должника за рубежом с целью обращения на него взыскания и погашения задолженности имеет ряд особенностей, поскольку связано с соблюдением требований конкретных международных договоров.

Так, во взаимоотношениях Российской Федерации со странами Содружества Независимых Государств действует Конвенция о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам 2002 г., которая регламентирует порядок поиска имущества стороны процесса за рубежом и обращение взыскания на такое имущество в последующем. Следует акцентировать внимание на том, что Конвенция действует между Российской Федерацией и Азербайджаном, Арменией, Беларусью, Казахстаном, Киргизией, Таджикистаном и Узбекистаном. Между Российской Федерацией и Грузией, Молдовой и Туркменистаном действует Конвенция о правовой помощи и правовых отношениях по гражданским, семейным и уголовным делам 1993 г.

В частности, на стадии рассмотрения дела в суде правовой инструментарий ст. 6 Конвенции 2002 г. позволит заинтересованной стороне обратиться с ходатайством в суд о направлении запроса о международной правовой помощи с целью установления имущества стороны процесса за рубежом (если имеются основания полагать, что такое имущество у другой стороны есть).

При этом такой запрос должен быть составлен именно судом и отвечать требованиям, установленным ст. 7 и 12 Конвенции 2002 г.

Разделом III Конвенции 2002 г. регламентирован порядок признания и принудительного исполнения решения национального суда на территории государства — участника данной Конвенции.

Как видно, Конвенция 2002 г. является наиболее близкой к правовой системе Российской Федерации, поскольку все запросы о правовой помощи направляются, а ответы на них поступают на русском языке (ст. 17).

Вместе с тем международные акты с так называемыми партнерами «дальнего зарубежья» потребуют соблюдения дополнительных условий.

Так, при необходимости установления имущества стороны на территории Республики Кипр на основании Договора между Союзом Советских Социалистических Республик и Республикой Кипр о правовой помощи по гражданским и уголовным делам 1984 г. потребуются заверенный перевод всех направляемых документов и посредничество Минюста России (ст. 4 и 13 данного Договора). Вместе с тем при направлении запроса в то же государство на основании ст. 2 Конвенции о получении за границей доказательств по гражданским или торговым делам 1970 г. (далее — Конвенция 1970 г.) такого посредничества не потребуются, что позволит сократить сроки пересылки документов и получения необходимой информации. Однако объем правовой помощи по Конвенции 1970 г. значительно уже, чем объем правовой помощи двустороннего международного договора, в связи с этим Конвенция 1970 г. позволит получить из-за рубежа только необходимые сведения (без возможности обращения к процедуре экзекватуры).

Описанные нами подходы при поиске имущества должника за рубежом и возможности обращения на него взыскания применимы во всех случаях, когда между Российской Федерацией и иностранным государством подписан международный договор. Подробный перечень имеющихся у Российской Федерации с зарубежными партнерами договоренностей по гражданским (арбитражным), семейным и уголовным делам размещен на официальном сайте Минюста России [URL: <https://minjust.gov.ru/ru/activity/directions/946/>].

Однако отсутствие такого договора не лишает заинтересованную сторону направить запрос в иностранное государство на основании международного принципа вежливости. Согласимся с мнением А. В. Нестеровой, что обращение к принципам вежливости и взаимности в международном плане дает возможность решить спор там, где нормативное правовое регулирование ограничено или отсутствует [4, стр. 48—49].

Направление международных запросов об установлении имущества за рубежом является длительной процедурой в силу объективных причин (составление запроса, пересылка документов, в том числе через дипломатические каналы и т.д.). Однако в контексте цифровизации государственных систем и услуг представляется необходимым предусмотреть оперативный информационный обмен между компетентными органами иностранных государств в случаях, когда между этими государствами уже имеются международные договоры о правовой помощи.

Вышеуказанное позволит в большей степени реализовать задачи исполнительного производства по полному и своевременному исполнению судебных актов, актов других органов и должностных лиц.

В заключение исследования, отметим, что при законодательном совершенствовании правовых механизмов, направленных на ограничение

неимущественных прав должника, необходимо исходить из следующего. Ограничение должно быть законным, не противоречащим конституционным началам, разумным, основанным на последовательности и рациональности действий судебного пристава-исполнителя и справедливым, учитывающим объективные факторы дела как в отношении должника, так и в отношении взыскателя. В противном случае мы рискуем ограничить одну из сторон (или обе стороны) исполнительного производства в их конституционных правах (право на свободу и личную неприкосновенность, право на частную собственность, право на предпринимательскую деятельность и т.д.).

### Литература

1. Бакурова, Н. Н. Административное принуждение в исполнительном производстве / Н. Н. Бакурова // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина. — 2021. — № 6 (82). — С. 56—62.
2. Гусаков, С. Ю. Обзор позиций Верховного Суда РФ по вопросам исполнительного производства (июнь 2017 — февраль 2018 г.) / С. Ю. Гусаков // Практика исполнительного производства. — 2018. — № 1. — С. 7—12.
3. Коновалова, Л. Г. Проблемы правового статуса судебных приставов-исполнителей в Российской Федерации / Л. Г. Коновалова // Ученые записки Алтайского филиала Российской академии народного хозяйства при Президенте Российской Федерации. — 2016. — № 12-13. — С. 299—308.
4. Нестерова, А. В. Принцип взаимности в международном сотрудничестве по делам об административных правонарушениях / А. В. Нестерова // ВВ: Административное право и практика администрирования. — 2021. — № 1. — С. 48—58.
5. Хабибулина, Д. И. Имущественные иммунитеты в исполнительном производстве / Д. И. Хабибулина // Вестник исполнительного производства. — 2022. — № 4 // СПС КонсультантПлюс.

### References

1. Bakurova, N. N. Administrativnoye prinuzhdeniye v ispolnitel'nom proizvodstve / N. N. Bakurova [Administrative coercion in enforcement proceedings] // Vestnik Universiteta imeni O. Ye. Kutafina. — 2021. — № 6 (82). — S. 56—62.
2. Gusakov, S. YU. Obzor pozitsiy Verkhovnogo Suda RF po voprosam ispolnitel'nogo proizvodstva (iyun' 2017 — fevral' 2018 g.) [Review of the positions of the Supreme Court of the Russian Federation on issues of enforcement proceedings (June 2017 - February 2018)] / S. YU. Gusakov // Praktika ispolnitel'nogo proizvodstva. — 2018. — № 1. — S. 7—12.
3. Konovalova, L. G. Problemy pravovogo statusa sudebnykh pristavov-ispolniteley v Rossiyskoy Federatsii [Problems of the legal status of bailiffs in the Russian Federation] / L. G. Konovalova // Uchenyye zapiski Altayskogo filiala Rossiyskoy akademii narodnogo khozyaystva pri Prezidente Rossiyskoy Federatsii. — 2016. — № 12-13. — S. 299—308.
4. Nesterova, A. V. Printsip vzaimnosti v mezhdunarodnom sotrudnichestve po delam ob administrativnykh pravonarusheniyakh [The principle of reciprocity in international cooperation in cases of administrative offenses] / A. V. Nesterova //

- NB: Administrativnoye pravo i praktikaadministrirovaniya. — 2021. — № 1. S. 48—58.
5. Khabibulina, D. I. Imushchestvennyye immunitety v ispolnitel'nom proizvodstve [Property immunities in enforcement proceedings] / D. I. Khabibulina // Vestnik ispolnitel'nogo proizvodstva. — 2022. — № 4 // SPS Konsul'tantPlyus.



## **УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ**

---

УДК 343.346

**Горовой Виктор Владимирович,**  
кандидат юридических наук, доцент,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

**Дубовиченко Сергей Викторович,**  
кандидат юридических наук, доцент,  
Московский финансово-юридический университет (МФЮА)

**Юшенкова Светлана Юрьевна,**  
Московский финансово-юридический университет (МФЮА)

### **Уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения**

**Аннотация.** Приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения — одно из самых опасных транспортных преступлений, поскольку может привести к крупным авариям, гибели большого количества людей и причинению значительного имущественного вреда, наступлению иных общественно опасных последствий. Федеральным законом от 30 декабря 2020 г. № 526-ФЗ ст. 267 УК РФ изложена в новой редакции. Принципиальным стало изменение конструкции данного состава преступления с материального на состав конкретной опасности. Изучив данную норму с ретроспективной и сравнительно-правовой точки зрения, авторы пришли к выводу об обоснованности и необходимости для обеспечения транспортной безопасности использования состава конкретной опасности. Однако предложенные изменения несвободны от целого ряда недостатков как юридико-технического, так и сущностного характера. Критически оценивается введение весьма неопределенного понятия «угроза безопасности» для характеристики одного из возможных последствий данного состава преступления. Не соответствует критериям дифференциации и индивидуализации уголовной ответственности за транспортные преступления и включение в качестве квалифицирующих признаков неосторожного причинения легкого и средней тяжести вреда здоровью. Авторами также изучены критерии оценки угрозы наступления общественно опасных последствий и затронута проблема содержания субъективной стороны составов конкретной опасности.

**Ключевые слова:** транспортные средства; пути сообщения; объекты транспортной инфраструктуры; приведение в негодность транспортных средств; блокирование транспортных коммуникаций; воспрепятствование движению транспортных средств и пешеходов; угроза причинения вреда.

**Viktor V. Gorovoy,**

Candidate of Law, associate professor,  
Russian University of Transport (MIIT)

**Sergey V. Dubovichenko,**

Candidate of Law, associate professor,  
Moscow University of Finance and Law (MUFL)

**Svetlana Yu. Yushenkova,**

Moscow University of Finance and Law (MUFL)

### **Criminal liability for rendering vehicles and ways of transportation unusable**

**Abstract.** Destruction of vehicles and ways of transportation is one of the most dangerous transport crimes, since it can lead to major accidents, the death of many people, significant property damage, and other socially dangerous consequences. Federal Law of December 30, 2020, No. 526-FZ Art. 267 of the Criminal Code of the Russian Federation is set out in a new edition. It was fundamental to change the design of this crime from material to specific danger. Having studied this norm from a retrospective and comparative legal point of view, there has been concluded that the use of a specific hazard composition is justified and necessary to enforce transport security. However, the proposed changes are not free from several shortcomings, both legal-technical and substantive. There has been critically estimated the introduction of a very vague concept of “security threat” to characterize one of the possible consequences of this crime. The inclusion as qualifying signs of careless infliction of light and moderate harm to health does not meet the criteria for differentiation and individualization of criminal liability for transport crimes. There have been also studied the criteria for estimating the threat of socially dangerous consequences and raised the problem of containing the subjective side of the composition of a specific danger.

**Keywords:** vehicles; communication routes; transport infrastructure facilities; rendering vehicles unusable; blocking of transport communications; obstructing the movement of vehicles and pedestrians; threat of damage.

---

Федеральным законом от 30 декабря 2020 г. № 526-ФЗ в ст. 267 «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» УК РФ были внесены изменения. Норма изложена в новой редакции: «Разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно умышленное блокирование транспортных коммуникаций, объектов транспортной инфраструктуры либо воспрепятствование движению транспортных средств и пешеходов на путях сообщения, улично-дорожной сети, если эти деяния создали угрозу жизни, здоровью и безопасности граждан либо угрозу уничтожения или повреждения имущества физических и (или) юридических лиц». В пояснительной записке к законопроекту разработчики объяснили необходимость изменения редакции нормы существующим пробелом в законодательном регулировании, связанным с тем, что предыдущая редакция ст. 267 УК РФ не охватывала случаи, когда в результате блокирования объектов транспортной инфраструктуры, воспрепятствования движению транспортных средств на путях сообщения создается угроза жизни, здоровью и безопасности граждан. Данная норма, по мнению авторов законопроекта, должна обеспечить бесперебойное функционирование путей сообщения и улично-дорожной сети, что непосредственно связано с вопросами безопасности жизни и здоровья граждан, сохранности имущества и работой экстренных служб.

Высокая общественная опасность деяний, связанных с приведением в негодность транспортных средств и путей сообщения, не вызывает сомнения. Не случайно ответственность за данное преступление установлена с 14 лет. Наибольшая опасность связана с посягательствами на объекты железнодорожного и воздушного транспорта. Их повреждение создает угрозу жизни и здоровья и может повлечь существенные имущественные убытки. Одна авиационная катастрофа, кораблекрушение или железнодорожная авария уносят больше жизней, чем самый опасный серийный убийца. Подчеркивая опасность транспортных преступлений, некоторые авторы предлагают рассматривать безопасность дорожного движения в качестве компонента системы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации [1].

Следует отметить, что статья об уголовной ответственности за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения почти не востребована судебной практикой. В 2016, 2017, 2019 гг. в России по ст. 267 УК РФ было осуждено по два человека, в 2018 — один, в 2020 г. — три. Причем подавляющее большинство из указанных лиц были осуждены по основному составу преступления (ч. 1 ст. 267 УК РФ). Как отмечается в специальной литературе, столь незначительное количество фактов привлечения к уголовной ответственности связано с тем, что в основание уголовной ответственности за данное преступное деяние

входят общественно-опасные последствия [2]. В 2021 по ст. 267 УК РФ в обновленной редакции было привлечено к уголовной ответственности два человека, а в 2022 г. — шесть человек. Можно заключить, что криминализация не привела к существенному увеличению числа осужденных по анализируемому составу преступления.

В пояснительной записке к законопроекту мы не находим данных, указывающих на обоснованность криминализации новой формы преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ. Как известно, критерием криминализации новых преступлений является распространенность соответствующих деяний и невозможность обеспечения должного уровня противодействия опасным социальным явлениям иным способом кроме как установления нового уголовно-правового запрета.

Следует отметить, что даже в официальном отзыве Верховного Суда РФ отмечено отсутствие «каких-либо объективных данных, свидетельствующих о недостаточности существующего правового регулирования и о неэффективности имеющихся мер воздействия». К тому же норма о блокировании транспортных коммуникаций предусмотрена ст. 20.18 («Блокирование транспортных коммуникаций»), ч. 3 ст. 20.2 («Нарушение установленного порядка организации либо проведения собрания, митинга, демонстрации, шествия или пикетирования») и ст. 20.2.2 («Организация массового одновременного пребывания и (или) передвижения граждан в общественных местах, повлекших нарушение общественного порядка») КоАП РФ. Весьма неоднозначную реакцию данный законопроект получил и в средствах массовой информации [3], где появление рассматриваемой нормы связали с протестными акциями.

Таким образом актуальность обращения к теме уголовной ответственности за приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения обусловлена, во-первых, необходимостью ответа на вопрос о целесообразности законодательных изменений, во-вторых, разрешением вопроса о соотношении уголовно-правовых и административно-правовых норм об ответственности за блокирование транспортных коммуникаций, в-третьих, исследованием законодательной новеллы на предмет возможных проблем правоприменения.

Для рассмотрения поставленных проблем авторами рассмотрен генезис уголовной ответственности за деяния в сфере обеспечения транспортной безопасности в дореволюционном уголовном праве России (Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г.), уголовном законодательстве советского периода (УК РСФСР 1926 г. и УК РСФСР 1960 г.), а также изучены материалы судебной практики. Используя методы сравнительного правоведения, ст. 267 УК РФ в действующей редакции исследована в аспекте компарирования с соответствующими уголовно-правовыми нормами о транспортных преступлениях отдельных государств Европейского Союза и Содружества Независимых Государств.

Исследовательские выводы основаны на применении как общенаучных, так и специально-юридических методов исследования: диалектический, сравнительно-правовой, исторический, статистический и формально-догматические методы.

С уголовно-правовой точки зрения интересующая нас норма не вполне вписывается в типичные транспортные преступления, которые предусматривают наступление указанных в законе общественно-опасных последствий [4, стр. 17], и с субъективной стороны характеризуются неосторожной формой вины. Правда, под эти критерии подпадают не все преступления, предусмотренные гл. 27 УК РФ. Так, норма об ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ) является частным случаем оставления в опасности, поскольку она посягает на жизнь и здоровье людей, терпящих бедствие на море или на ином водном пути. Нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ) и нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ст. 271.1 УК РФ) посягают не столько на безопасность движения и эксплуатации транспорта, сколько на порядок управления.

Еще одним отступлением от традиционных критериев формулирования транспортных составов преступлений стала норма об ответственности за действия, угрожающие безопасности эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ). Появлению указанного состава предшествовала череда случаев хулиганских действий на борту воздушных судов. Данная норма предусматривает ответственность за совершение хулиганских действий, при условии, что такие действия угрожают безопасной эксплуатации транспортных средств. Рассматриваемое преступление следует отнести к числу так называемых составов конкретной опасности. Особенностью таких составов является наличие реальной угрозы наступления общественно опасных последствий. Основанием уголовной ответственности является само состояние опасности. В уголовном законе число таких составов значительно увеличилось (например, ч. 1 ст. 122, ч. 1 ст. 205, ч. 1 ст. 215 УК РФ). Объективная причина увеличения количества составов опасности в действующем УК РФ связана с расширением перечня источников повышенной опасности и является обратной стороной научно-технической революции. Транспортные средства и транспортная инфраструктура, вне всякого сомнения, являются источниками повышенной опасности.

Данное обстоятельство очень хорошо понимали еще в дореволюционном законодательстве. В Уложении о наказаниях уголовный и исправительных 1845 г. предусматривалась ответственность «за всякое с умыслом учиненное повреждение железной дороги, когда оно может подвергнуть опасности следующий по сей дороге транспорт, и виновный знал, что последствием сего должно быть несчастье...» (ст. 1081). Эта норма также включала наказание тех, «которые положат или бросят с

намерением на железную дорогу такие предметы, от коих проходящий по оной транспорт может подвергнуться опасности». Знаменитый чеховский злоумышленник как раз обвинялся по этой статье Уложения о наказаниях уголовных и исправительных за отвинчивание гаек, которыми рельсы прикреплялись к шпалам.

Подобное положение было воспринято и советским уголовным законодательством. Так, ст. 86 УК РСФСР предусматривала уголовную ответственность за «умышленное разрушение или повреждение путей сообщения, сооружений на них, подвижного состава или судов, средств связи или сигнализации, которое повлекло или могло повлечь крушение поезда, аварию корабля или нарушение нормальной работы транспорта и связи» и устанавливала наказание за такое деяние в виде лишения свободы на срок от 3 до 15 лет.

Следует сделать вывод, что изменение редакции ст. 267 УК РФ в части отнесения данного состава к составам конкретной опасности не является новацией для отечественного уголовного законодательства: аналогичные нормы содержались как в дореволюционном, так и советском уголовном законодательстве. Однако проводя темпоральные параллели между содержанием рассматриваемых норм, очевидно просматривается тенденция к расширению числа действий, приводящих к возникновению опасного состояния. Если в Уложении о наказаниях речь шла только о повреждениях, связанных с железнодорожным транспортом, то в советский период перечень видов транспорта и объектов транспортной инфраструктуры, с действиями на которых связывалось возникновение опасности, был значительно расширен: помимо подвижного состава к ним были отнесены суда, а также средства связи и сигнализации, путей сообщения и сооружения на них.

Первоначальная редакция ст. 267 УК РФ была сконструирована по типу материального состава преступления и требовала для признания состава оконченным причинение по неосторожности средней тяжести или тяжкого вреда здоровью либо причинение крупного ущерба.

В сравнении со ст. 86 УК РСФСР действующая редакция основного состава преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 267 УК РФ, расширила предмет преступного воздействия, включив в него еще и транспортное оборудование, а также криминализовала блокирование транспортных коммуникаций. Здесь вполне уместно вспомнить о драматических страницах истории протестных движений в России 1990-х гг., связанных с практикой блокирования транспортных коммуникаций. В 1998 г. в результате массовых блокирований железнодорожных магистралей шахтерами Кузбасса, выступившими с протестами в связи с невыплатой заработной платы, экономика данного региона понесла серьезные потери, а вред, причиненный Транссибирской железной дороге, оценивался почти в 750 млн руб. Данное событие известно, как «Рельсовая война». По факту

блокирования транспортных коммуникаций было возбуждено уголовное дело по ст. 267 УК РФ, которое вскоре, однако, было прекращено.

Следует отметить, что в научной литературе уже предлагалось по типу составов опасности закрепить приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения и сформулировать норму об ответственности за блокирование транспортных коммуникаций.

Анализ зарубежного законодательства позволяет сделать вывод о существовании трех подходов к конструированию составов соответствующих преступлений. Используя терминологию теории российского уголовного права, можно сказать, что в одном случае в качестве основания ответственности используется указание на общественно опасные последствия (материальный состав), в другом — состав опасности (деликт угрозы), в третьем случае указанные конструкции комбинируются.

По типу материального состава (первый подход) сформулирована ст. 214 «Приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения» Уголовного кодекса Республики Таджикистан. Данная норма почти идентична ст. 267 УК РФ в ее первоначальной редакции. Такой же вариант имеется в ст. 310 «Умышленное приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения» Уголовного кодекса Республики Казахстан. Аналогичный подход был воспринят и в Уголовного кодекса Республики Киргизстан (ст. 299).

Примером состава конкретной опасности (второй подход) является параграф 315 Уголовного кодекса ФРГ «Опасные посягательства на деятельность железнодорожного, морского или воздушного транспорта». В Уголовном кодексе Швеции имеется отдельная гл. 13 «О преступлениях, представляющих общественную опасность», в которой содержатся сходные с анализируемыми нормы о создании опасности. Уголовная ответственность за создание опасности катастрофы при движении сухопутного, водного или воздушного транспорта предусматривает ст. 174 Уголовного кодекса Польши. Подобным образом регламентируется ответственность за повреждение транспортных средств либо дорог, дорожных сооружений и устройств в Уголовном кодексе Литовской Республики (ст. 280). По типу состава конкретной опасности предусмотрена ответственность за описываемые действия и в Уголовном кодексе Республик Беларусь (ст. 309).

В уголовном законодательстве Украины основной состав повреждения путей сообщения и транспортных средств (ст. 277 Уголовного кодекса Украины) сконструирован в соответствии с третьим подходом и включает в себя общественно опасное последствие в виде аварии поезда, судна или нарушения нормальной работы транспорта, а также деликт опасности, выражающийся в создании опасности для жизни людей либо наступления тяжких последствий.

Законодательство Украины также интересно тем, что предусматривает отдельную норму об ответственности за блокирование транспортных коммуникаций и захват транспортного предприятия, если это нарушает нормальную работу транспорта или создает опасность для жизни людей, или наступление иных тяжких последствий (ст. 279 Уголовного кодекса Украины). Похожую самостоятельную норму предусматривает и Уголовный кодекс Республики Беларусь (ст. 310 «Умышленное блокирование транспортных коммуникаций»). В отличие от украинского законодательства данная норма связывает ответственность с наступлением общественно опасных последствий в виде причинения ущерба в особо крупном размере.

Представленный анализ дает основание для вывода, что использование конструкции состава опасности для конструирования уголовно-правового запрета за интересующее нас транспортное преступление в целом соответствует как зарубежному опыту, так и традициям отечественного уголовного законодательства.

В современной юридической литературе, однако, оправданность наличия составов опасности и соответственно обоснованность признания тенденции к увеличению их количества в действующем УК РФ оценивается неоднозначно.

Пересмотрев конструкцию основного состава в новой редакции ч. 1 ст. 267 УК РФ, законодатель изменил тем самым и момент окончания деяния, что в свою очередь, и это следует признать, имеет не только теоретическое (уголовно-правовое), но и практическое (уголовно-процессуальное) значение. «Перевод» конструкции состава с материальной на состав опасности некоторым образом упрощает процессуальную деятельность стороны обвинения (в частности, по доказыванию размера и характера вреда, причиненного преступлением). Такое изменение конструкции состава вызывает возражение у некоторых специалистов, поскольку вынесение общественно опасных последствий за пределы квалификации ведет к расширению и ужесточению уголовной ответственности, а также ограничивает права виновных на добровольный отказ от совершения преступления.

В науке есть и противоположное мнение — в пользу подобного рода конструкции составов: в таком контексте вышеперечисленные негативные последствия «перевода» материального состава в состав опасности оцениваются как гораздо менее серьезные, нежели степень недопустимой опасности наступления реального вреда, что, в свою очередь, и обуславливает необходимость признания такой опасности конструктивным признаком в рамках самостоятельного состава [5].

Составы конкретной опасности служат целям профилактики реальных общественно опасных последствий и в этом качестве выступают в качестве важного средства предупреждения транспортных преступлений.



Вместе с тем вызывает вопрос отсутствие дифференциации ответственности за деяния, которые, как нам представляется, по степени общественной опасности не совпадают: приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения, что собственно уже предполагает общественно опасный вред, и блокирование транспортных коммуникаций, а также воспрепятствование движению транспортных средств и пешеходов на путях сообщения или в улично-дорожной сети, которые только могут создать опасность причинения вреда. Данная норма (в части приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения) является специальной по отношению к деяниям, предусмотренным ст. 167 УК РФ, и если бы не было специального состава, то квалификация осуществлялась бы по указанной статье о преступлениях против собственности. Выбивается из этого соотношения только блокирование транспортных коммуникаций, поскольку оно не связано с разрушением или уничтожением транспортных коммуникаций. Смежной здесь является норма об административном правонарушении (ст. 20.18 «Блокирование транспортных коммуникаций» КоАП РФ). Такое соотношение с очевидностью демонстрирует различную степень общественной опасности собственно приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения и блокирования транспортных коммуникаций.

До внесения изменений в ст. 267 УК РФ основанием ответственности за такое деяние были общественно опасные последствия в виде причинения по неосторожности тяжкого вреда здоровью либо крупного ущерба. Последствия позволяли очертить четкую границу между нормой о транспортном преступлении (ст. 267 УК РФ) и нормой о транспортном правонарушении (ст. 20.18 КоАП РФ). Предусмотренный сейчас деликт угрозы криминализировал блокирование транспортных коммуникаций при угрозе наступления общественно опасных последствий, что ранее относилось к административному правонарушению. Полагаем, что блокирование транспортных коммуникаций как менее опасное деяние, во-первых, должно включать в качестве основания уголовной ответственности наступление общественно опасных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или крупного ущерба, во-вторых, следуя образцам зарубежного законодательства и предложениям отечественной доктрины уголовного права, должно быть закреплено в виде самостоятельной нормы [4, стр. 213—214]. Специалистами также высказано мнение о возможности исключения блокирования транспортного сообщения из ст. 267 УК РФ, поскольку это деяние полностью охватывается нормой о нарушении правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ) [6].

Исходя из анализа диспозиции нормы, регламентированной ст. 20.18 КоАП РФ, отличие ее от состава опасности (ч. 1 ст. 267 УК РФ) состоит в том, что блокирование транспортных коммуникаций не должно быть

сопряжено с угрозой для жизни, здоровья и безопасности граждан, либо угрозой уничтожения или повреждения имущества физических и (или) юридических лиц.

Для решения проблемы разграничения рассматриваемых составов необходимо конкретизировать состояние опасности как криминообразующего признака преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ. В действующем уголовном законодательстве нет общей нормы об ответственности за создание опасности. Данные составы весьма разрознены и находятся в разных разделах УК РФ. Только системное толкование дает возможность выявить общие критерии оценки опасности. Так в ч. 1 ст. 247 УК РФ, которая содержит состав экологического преступления в виде нарушения правил обращения экологически опасных веществ и отходов, в качестве криминообразующего признака закон называет угрозу причинения существенного вреда здоровью человека или окружающей среде. В постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 18 октября 2012 г. № 21 «О применении судами законодательства об ответственности за нарушения в области охраны окружающей среды и природопользования» сформулировано два критерия, которым должна отвечать угроза наступления последствий. Во-первых, угроза должна быть реальной, т.е. должна сложиться ситуация, «которая повлекла бы предусмотренные законом вредные последствия, если бы они не были предотвращены вовремя принятыми мерами или иными обстоятельствами, не зависящими от воли лица». Иными словами, только вмешательство третьих лиц исключает наступление общественно-опасных последствий. Во-вторых, опасность должна носить конкретный характер, что выражается в угрозе причинения существенного вреда определенным благам: здоровью или окружающей среде (для ч. 1 ст. 247 УК РФ). Пленум уточняет, что речь идет о вреде тяжкого или средней тяжести вреда здоровью хотя бы одному человеку либо существенного вреда окружающей среде, если это представляет опасность для жизни или здоровья человека.

Применяя эти критерии к оценке состояния опасности приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения, необходимо установить, что совершение действий, указанных в ч. 1 ст. 267 УК РФ, приводит к нарушению технологической системы, обеспечивающей безопасное функционирование транспортных средств, которое создает реальную угрозу причинения вреда жизни, здоровью, безопасности граждан или имущественного ущерба. Этих последствий удастся избежать только усилиями третьих лиц либо вследствие каких-либо внешних обстоятельств. Здесь может быть применено правило оценки от обратного, т.е. если исключить вмешательство третьих лиц или иных внешних обстоятельств, то указанные в законе последствия наступили бы, и сам виновный не предпринимал ничего для предотвращения

наступления общественно опасных последствий. Например, разрушение системы сигнализации, которое могло повлечь крушение поезда, если бы это не было своевременно обнаружено и устранено.

Сложнее определить конкретность угрозы. Закон перечисляет весьма разноплановые последствия. Остановимся на более детальной их характеристике. Угроза жизни как последствие оценивается от возможного результата в виде смерти. Здесь, как представляется, критерий в целом, не вызывающий двусмысленности. Этого нельзя сказать об угрозе причинения вреда здоровью, поскольку не совсем ясен характер вреда. Однако, исходя из того, что в ч. 2 ст. 267 УК РФ включено причинение по неосторожности легкого вреда здоровью, в ч. 3 ст. 267 УК РФ — средней тяжести, а ч. 4 ст. 267 УК РФ — тяжкого вреда здоровью, можно заключить, что угроза здоровью может быть здесь любой степени тяжести. Выше уже приводилось разъяснение Верховного Суда РФ применительно к ч. 1 ст. 247 УК РФ, где опасность существенного вреда здоровью связывается с потенциальной угрозой причинения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью. Полагаем, то данная рекомендация нереализуема в практическом плане, ведь реально последствия не наступают. Опасность вреда здоровью следует оценивать не с точки зрения степени, а направленности на причинение вреда здоровью другого человека как объекта уголовно-правовой охраны. Обращаем внимание на закрепление множественного числа потерпевших в тексте закона. Следовательно, должна быть опасность для жизни и здоровья как минимум двух человек.

Еще труднее определить характеристики угрозы безопасности граждан как признака исследуемого состава конкретной опасности. Угроза безопасности есть следствие возникновения опасности в результате приведения в негодность транспортных средств и путей сообщения. Исходя из примечания к ст. 207.1 УК РФ «Публичное распространение заведомо ложной информации об обстоятельствах, представляющих угрозу жизни и безопасности граждан», в котором содержится определение обстоятельств, представляющих угрозу жизни и безопасности граждан, к последним относятся обстоятельства, могущие повлечь «человеческие жертвы, нанесение ущерба здоровью людей и окружающей природной среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности населения». Из приведенного определения видно, что угроза безопасности сопряжена с теми же последствиями, которые перечислены и в ч. 1 ст. 267 УК РФ (угроза жизни, здоровью, причинения имущественного вреда). С точки зрения юридической техники использование понятия «угроза безопасности граждан» неудачно, поскольку оно по содержанию шире последствий, перечисленных в ч. 1 ст. 267 УК РФ. Законодатель при описании состава преступления должен использовать сходные по объему признаки, здесь же мы наблюдаем смешение родовых и видовых понятий. Правильнее было

бы определить перечень потенциальных последствий открытым. Это возможно было путем указания на угрозу наступления иных общественно опасных последствий. В таком случае иные последствия могут определяться путем сопоставления с теми, которые обозначены в законе в виде типичных для данного вида преступления. Для целей правоприменения к угрозе безопасности, кроме тех последствий, которые уже обозначены в законе, можно отнести угрозу причинения вреда окружающей среде (к примеру, загрязнение почвы, воды, атмосферы), а также нарушение условий жизнедеятельности населения в тех случаях, когда разрываются критически значимые логистические транспортные связи.

Еще одним общественно опасным последствием в уголовном законе названа угроза уничтожения или повреждения имущества физических и юридических лиц. Законодатель не уточняет размер потенциального ущерба, но в качестве квалифицирующего признака приведения в негодность транспортных средств и путей сообщения закреплено причинение крупного ущерба (ч. 4 ст. 267 УК РФ), который составляет сумму, превышающую 1 млн руб. (примечание к ст. 267 УК РФ). Поскольку основной состав исследуемой нормы представляет собой деликт угрозы, то для решения вопроса о привлечении к уголовной ответственности за потенциальный имущественный ущерб угроза причинения должна быть оценена на сумму не меньше 1 млн руб. К тому же санкция за данное преступление предусматривает в качестве наиболее строгого наказания лишение свободы на срок до одного года, а, к примеру, наказание за нарушение требований в области транспортной безопасности (ч. 1 ст. 263.1 УК РФ), повлекшее по неосторожности причинение имущественного ущерба на сумму, превышающую 1 млн руб., вообще не предполагает лишения свободы.

Содержание субъективной стороны приведения в негодность транспортных средств и путей сообщения также представляет сложность. Повреждение, приведение в негодность, блокирование должно быть совершено умышленно, если такие последствия причинены по неосторожности, ответственность по ст. 267 УК РФ исключается. В ст. 286 УК РСФСР даже специально закреплялось указание на умышленный характер действий. Относительно психического отношения к потенциальным последствиям следует отметить, что в научной литературе нет единого мнения о субъективной стороне составов конкретной опасности. Эти деяния находятся на стыке формальных и материальных составов преступлений. Мы поддерживаем высказанную в научной литературе позицию об отнесении составов конкретной опасности к числу материальных, где последствием выступает реальная возможность причинения преступного последствия.

Следовательно, в составах конкретной опасности форма вины должна определяться так же, как и в материальных составах преступления, на

которые ориентированы формулировки умышленной и неосторожной вины в ст. 25 и 26 УК РФ. Приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения может быть совершено как с умышленной, так и неосторожной формой вины по отношению к перечисленным в законе возможным последствиям. Следует отметить, что при таком решении проблемы возможно возникновение конкуренции уголовно-правовых норм. В случае умышленного создания опасности с прямым умыслом на убийство или причинение имущественного ущерба должно применяться правило о конкуренции путем поглощения составов преступлений. К примеру, если способом покушения на убийство является разрушение путей сообщения, то квалификация должна осуществляться только по ст. 105 УК РФ (как покушение на убийство) без вменения ч. 1 ст. 267 УК РФ. Также следует квалифицировать случаи диверсии на объектах транспортной инфраструктуры (ст. 281 УК РФ) или в случае террористического акта на транспорте или транспортных коммуникациях (ч. 1 ст. 205). В таких случаях приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения являются частью действий, направленных на совершение более тяжкого преступления, и не требуется квалификация преступлений по совокупности.

Интересно отметить, что в УК РСФСР 1926 г. содержалась даже отдельная норма об ответственности за повреждение путей сообщения и транспортных средств, совершенных с целью вызвать крушение поезда или судна (ст. 277). Сейчас эти действия следует квалифицировать как террористический акт по ст. 205 УК РФ.

Еще одной новацией стало появление впервые в уголовном законе квалифицирующего признака в виде причинения по неосторожности легкого вреда здоровью. Его наличие увеличивает наказание в виде лишения свободы в сравнении с основным составом (ч. 1 ст. 267 УК РФ) в два раза: до двух лет лишения свободы. Для сравнения умышленное причинение легкого вреда здоровью (ч. 1 ст. 115 УК РФ) вообще не предусматривает наказание в виде лишения свободы. Федеральным законом от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ декриминализовано причинение по неосторожности средней тяжести вреда здоровью, а неосторожное причинение легкого вреда здоровью никогда не предусматривалось в качестве преступного деяния, поскольку не обладает высокой общественной опасностью. Такие последствия находятся в сфере гражданско-правового регулирования. В связи с этим очень сомнительно выделять данный признак в качестве отягчающего ответственность. Во всех остальных составах транспортных преступлений в качестве преступных называются последствия в виде причинения только тяжкого вреда здоровью.

Также вызывает возражение закрепление в качестве особо квалифицирующего признака причинение по неосторожности средней тяжести вреда здоровью (ч. 4 ст. 267 УК РФ). Ранее этот признак

действительно включался в нормы гл. 27 УК РФ, но в этой части все транспортные преступления были декриминализованы Федеральным законом от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ. Реанимация этого признака для одного состава преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта нарушает системные связи между родственными составами преступлений. Критерии дифференциации и индивидуализации транспортных преступлений должны быть одинаковы.

Подводя итог проведенному исследованию, можно сформулировать следующие выводы.

1. Приведение в негодность транспортных путей и путей сообщения является одним из самых опасных транспортных преступлений, поскольку сопряжено с угрозой наступления крупномасштабных общественно опасных последствий, поэтому восстановление состава конкретной опасности в ст. 267 УК РФ является обоснованным и необходимым. Это соответствует традициям национального уголовного законодательства и подходам, которые сложились в зарубежном уголовном праве.

2. Законодатель необоснованно уравнивал по степени общественной опасности приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения с блокированием транспортных коммуникаций. Данная норма должна быть закреплена отдельно и предусматривать наступление общественно опасных последствий.

3. Сформулированы критерии для оценки угрозы наступления общественно опасных последствий. Данная угроза должна быть реальной и конкретной.

4. Раскрывается признак конкретности опасности названных в законе последствий. В частности, опасность причинения вреда здоровью охватывает любой вред здоровью двум и более потерпевшим, а угроза имущественного ущерба должна превышать 1 млн руб.

5. Высказывается критическая позиция по включению в ст. 267 УК РФ в качестве последствия угрозы безопасности. Данное понятие выступает в качестве родового по отношению к предусмотренным законом иным последствиям, поэтому с позиции юридической техники правильным было бы перечень последствий сделать открытым.

6. Негативно оценивается включение в качестве квалифицирующих признаков анализируемого состава причинения по неосторожности легкого и средней тяжести вреда здоровью. Такое законодательное решение противоречит как общему подходу о ненаказуемости неосторожного причинения легкого и средней тяжести вреда здоровью, так и сложившимся критериям криминализации транспортных преступлений.

7. Анализируя субъективную сторону изучаемого состава конкретной опасности, авторы пришли к выводу о возможности как умышленного, так и неосторожного отношения к угрозе наступления общественно опасных последствий.

### Литература

1. Калюжный, Ю. Н. Безопасность дорожного движения как компонент системы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации / Ю. Н. Калюжный // Транспортное право. — 2020. — № 4. — С. 3—7.
2. Агапов, П. В. Квалификация и публично-правовые основания разграничения приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения от иных составов преступлений и правонарушений / П. В. Агапов, О. А. Мотин // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 2 (26). — С. 105—115.
3. Дюрягина, К. Депутатам дóроги дороги / К. Дюрягина, А. Винокуров // Газета «Коммерсантъ». — 2020. — № 232. — С. 3.
4. Чучаев, А. И. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика: монография / А. И. Чучаев, А. Ю. Пожарский. — Москва : Проспект, 2018.
5. Курсаев, А. В. Состав поставления в опасность в уголовном праве / А. В. Курсаев // Вестник Экономической безопасности. — 2019. — С. 166—180.
6. Медведев, Е. В. Блокирование транспортных коммуникаций в системе транспортных преступлений по российскому Уголовному кодексу / Е. В. Медведев, В. И. Гришин // Транспортное право. — 2019. — № 1. — С. 29—31.

### References

1. Kalyuzhnyy, YU. N. Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya kak komponent sistemy obespecheniya natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Road safety as a component of the national security system of the Russian Federation] / YU. N. Kalyuzhnyy // Transportnoye pravo. — 2020. — № 4. — S. 3—7.
2. Agapov, P. V. Kvalifikatsiya i publichno-pravovyye osnovaniya razgranicheniya privedeniya v negodnost' transportnykh sredstv ili putey soobshcheniya ot inykh sostavov prestupleniy i pravonarusheniy [Qualification and public legal grounds for distinguishing the disablement of vehicles or means of communication from other crimes and offenses] / P. V. Agapov, O. A. Motin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 2 (26). — S. 105—115.
3. Dyuryagina, K. Deputatam dórogi dorogi [Roads to deputies] / K. Dyuryagina, A. Vinokurov // Gazeta «Komersant». — 2020. — № 232. — S. 3.
4. Chuchayev, A. I. Transportnyye prestupleniya: ponyatiye, vidy, kharakteristika: monografiya [Transport crimes: concept, types, characteristics: monograph] / A. I. Chuchayev, A. YU. Pozharskiy. — Moskva : Prospekt, 2018.
5. Kursayev, A. V. Sostav postavleniya v opasnost' v ugolovnom prave [Composition of putting in danger in criminal law] / A. V. Kursayev // Vestnik Ekonomicheskoy bezopasnosti. — 2019. — S. 166—180.
6. Medvedev, Ye. V. Blokirovaniye transportnykh kommunikatsiy v sisteme transportnykh prestupleniy po rossiyskomu Ugolovnomu kodeksu [Blocking of transport communications in the system of transport crimes under the Russian Criminal Code] / Ye. V. Medvedev, V. I. Grishin // Transportnoye pravo. — 2019. — № 1. — S. 29—31.

## **УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ**

---

УДК 343.3/.7

**Жаворонков Владимир Алексеевич,**  
кандидат юридических наук, доцент,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

### **Актуальные проблемы судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств**

**Аннотация.** В статье исследуются проблемы производства судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, возникшие в результате ухода с российского рынка производителей автотранспортных средств Европы, Северной Америки, а также ряда стран Азии: Южной Кореи и Японии. Создавшееся непростое положение с обеспечением информацией процесса производства судебной экспертизы этого вида связано с тем, что деятельность официальных представительств зарубежных заводов — изготовителей транспортных средств вышеуказанных государств на территории нашей страны была свернута. В результате информационные массивы этих предприятий, активно используемые в последнее время при установлении первичной (заводской) идентификационной маркировки, стали недоступны. Это значительно затруднило производство экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств и снизило показатели экспертно-криминалистических подразделений (далее — ЭКП) органов внутренних дел. Разнообразие транспортных средств китайских производителей, появившихся на российском рынке, и налаживание информационных связей с ними позволяет с умеренным оптимизмом оценивать ситуацию на ближайшее будущее как положительную. Но пока основной задачей является восстановление информационных связей с производителями транспортных средств государств, прекративших свою деятельность на территории России. По результатам анализа создавшейся ситуации в данном направлении судебно-экспертной деятельности автором обозначены направления работы, которые позволили бы устранить возникшие проблемы и обеспечили бы информационное сопровождение процесса производства экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств в будущем.

**Ключевые слова:** маркировочные обозначения транспортных средств; идентификационный номер; информационные массивы; базы данных



заводов-изготовителей транспортных средств; информационный метод исследования.

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

### **Current problems of forensic examination of vehicle markings**

**Abstract.** The current paper has presented the study of the problems of a forensic examination of vehicle markings that arose because of the withdrawal of vehicle manufacturers in Europe, North America, as well as several Asian countries, such as South Korea and Japan from the Russian market. The difficult situation that has arisen with the provision of information to the process of conducting forensic examinations of this type has occurred because the activities of official representative offices of foreign vehicle manufacturing factories of the above states have been given away on the territory of our country. As a result, the information arrays of these factories, which have recently been actively used in establishing primary (factory) identification markings, have become unavailable. This significantly complicated the examination and research of vehicle markings and reduced the performance of forensic departments (hereinafter referred to as FD) of internal affairs bodies. The variety of vehicles from Chinese manufacturers that have appeared on the Russian market and the establishment of information links with them allows us to assess the situation for the near future as positive with moderate optimism. But for now, the main task is to restore information links with vehicle manufacturing factories from the states that have ceased their activities in Russia. Based on the analysis results of the current situation in this area of forensic activity, there have been identified areas of work that would eliminate the problems that have arisen and would provide information support for the process of forensic examinations and research of vehicle markings in the future.

**Keywords:** vehicle markings; an identification number; information arrays; databases of vehicle manufacturing factories; information research method.

---

В настоящее время судебная экспертиза располагает весьма внушительным арсеналом методов, используемых при производстве экспертиз и исследований, который постоянно расширяется и обогащается за счет внедрения в экспертную практику последних достижений науки и техники, самого современного оборудования и приборов [1, стр. 20], а также повышения знаний и профессионального мастерства судебных экспертов. Сами же методы совершенствуются и

уточняются, позволяя тем самым обеспечивать однозначность выводов, сделанных экспертом, сокращение временных затрат на проведение исследований и повышение эффективности судебно-экспертной деятельности в целом.

Одним из инновационных направлений в экспертной практике в последнее время стало использование информационных технологий при решении экспертных задач [2], в частности, задач судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств. Хотя информационные технологии в судебно-экспертной деятельности начали использоваться уже более 30 лет назад, сегодня при решении задач этого вида экспертизы информационный метод исследования приобрел новое, особое значение, позволяя получать криминалистически значимую информацию при исследовании объектов, ранее не являющихся объектами судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств [3, стр. 89—90]. По мнению многих авторов, исчерпывающая информация об объектах исследования является обязательным условием повышения эффективности судебно-экспертной деятельности [4, стр. 192]. Возможности, которые открывает информационный метод исследования, позволяют существенно повысить эффективность экспертных исследований и дают возможность устанавливать первичную (заводскую) идентификационную маркировку исследуемого транспортного средства практически во всех случаях. Кроме того, метод довольно прост, исключает трудоемкие, а в ряде случаев небезопасные для здоровья человека и окружающей среды операции.

Активное и повсеместное внедрение этого метода исследования в практику экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел (далее — ЭКП ОВД) на рубеже XX—XXI столетий было весьма своевременным, поскольку преступники от частичного изменения маркировки, когда изменялись только элементы знаков, отдельные знаки или их группа, в подавляющем большинстве случаев стали прибегать к полному уничтожению первичной идентификационной маркировки, демонтируя при этом все известные им элементы дополнительной маркировки. Применение в таких условиях традиционных методов исследования во многих случаях становилось нецелесообразным, поскольку не позволяло решать поставленные перед экспертом задачи и идентифицировать исследуемое транспортное средство.

Проводимые в разное время статистические исследования по уголовным делам о преступлениях, связанных с изменением идентификационной маркировки транспортных средств, показали, что в рамках их расследования судебные экспертизы, направленные на установление первоначального содержания маркировочных обозначений транспортных средств, назначались в 100% случаев [5, стр. 9]. При этом количество случаев, когда идентификационный номер (*Vehicle identification number, VIN*) транспортных средств, нанесенный на заводе-

изготовителе, по тем или иным причинам установить не представлялось возможным, составляло в среднем 38% от общего количества выполненных судебных экспертиз [6]. Если вдуматься в эту цифру, то становится понятной вся неприглядность создавшейся ситуации: немногим менее половины уголовных дел, связанных с хищениями транспортных средств, оказались, по сути, нераскрытыми, поскольку традиционные методы исследования идентификационной маркировки были неэффективными, в результате чего установить законного владельца исследуемого автомобиля было невозможно. Бесспорно, что такие показатели работы никак не могли удовлетворять ни экспертно-криминалистические, ни следственные аппараты, поскольку 38% нераскрытых уголовных дел определенной направленности существенно снижали показатели работы и тех, и других. Нельзя забывать также и то, что результаты экспертизы по уголовным делам данной категории во многих случаях являлись единственным средством установления истины по делу.

Свидетельство высокой востребованности судебной экспертизы этого вида, с одной стороны, и сложившаяся ситуация, не позволяющая в полной мере раскрыть потенциал ее возможностей, — с другой, ставили ЭКП ОВД в сложное положение; органы расследования всегда возлагали на результаты работы экспертов большие надежды, ожидая, если не чуда, то по крайней мере, исчерпывающих ответов на поставленные вопросы и именно в том ключе, в каком это виделось следователю. Интеграция информационных технологий в судебную экспертизу маркировочных обозначений транспортных средств открывала потенциально неограниченные возможности для повышения ее эффективности, обеспечивая по результатам исследований точность выводов, минимизируя количество экспертных ошибок и выводя тем самым экспертную деятельность этого направления на новый, более высокий уровень [7].

Между тем с появлением возможности использования производственных баз данных заводов — изготовителей транспортных средств для решения задач судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств информационный метод исследования далеко не везде и сразу вошел в повседневную практику правоохранительных органов, что было подтверждено проверками работы, например, низовых ЭКП ОВД г. Москвы; причины на то были разнообразные. В ряде случаев сотрудники отдельных подразделений продолжали ограничиваться применением традиционных методов исследования, что приводило к невозможности установления маркировки, нанесенной на заводе-изготовителе, либо, если содержание маркировочного обозначения устанавливалось частично, в выводах предлагалось несколько альтернативных вариантов содержания идентификационного номера. В результате этого ответы на поставленные

перед экспертом вопросы могли содержать неточности или даже ошибки. Более глубоких исследований, связанных с установлением производственных маркировок, не имеющих прямого идентификационного значения, в полном объеме не проводилось. Хотя, как указывал В. Я. Колдин, после «прочтения» (декодирования) информации, полученной в результате таких исследований с применением специальных знаний и навыков [8, стр. 137], эксперт мог получить крайне важные данные, позволяющие установить первичную (заводскую) идентификационную маркировку транспортных средств, т.е. решить основную задачу судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств. В данном случае речь идет о маркировочных обозначениях, нанесенных на некоторых элементах конструкции, вносимых в производственные базы данных, но не отражающихся в регистрационных или сервисных документах.

Исследования в таком усеченном формате, когда применялись только традиционные методы исследования, помимо их невысокой эффективности, не соответствовали таким основополагающим принципам судебно-экспертной деятельности, изложенным в Федеральном законе от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», как объективность, всесторонность и полнота исследований, проводимых с использованием современных достижений науки и техники. А это, в принципе, недопустимо в экспертной практике.

При использовании баз данных заводов-изготовителей возникали и некоторые сложности нормативно-правового характера. Так, согласно п. 2 ч. 4 ст. 57 УПК РФ эксперт не вправе самостоятельно собирать материалы для экспертного исследования. Это положение вызвало множество споров о правомерности самостоятельного обращения экспертов к информационным массивам заводов — изготовителей транспортных средств как в научных кругах, так и у практиков.

По мнению одних, проведя экспертное исследование и не установив экспертным путем первичную (заводскую) идентификационную маркировку, но выявив определенные производственные обозначения или маркировочные обозначения некоторых узлов и агрегатов, эксперт должен провести исследование на предмет их соответствия заводским технологиям по способу и качеству выполнения. После чего формулировался вывод о невозможности решения поставленных вопросов, при этом в заключении указывались обнаруженные производственные маркировочные обозначения. В дальнейшем следователь, располагая информацией, содержащейся в заключении эксперта, обращался в официальное представительство завода-изготовителя с запросом о предоставлении сведений об идентификационной маркировке транспортных средств, присвоенной

автомобилю в процессе его изготовления. По рассмотрении запроса следователю направлялся ответ с необходимой информацией.

На первый взгляд все выглядело вполне логично и соответствовало закону. Но если подробно рассмотреть организационно-техническую сторону этого вопроса, то становится очевидным, что описанный алгоритм действий является далеко небезупречным; наличие у следователя в производстве огромного количества уголовных дел затрудняло своевременное выполнение всех необходимых действий, связанных с официальной перепиской, и зачастую до непосредственного направления запроса дело доходило далеко не сразу. Поскольку прямого и однозначного ответа на поставленные следователем вопросы заключение эксперта не содержало, следователь, как правило, рассматривал его как документ, не содержащий сведений, требующих незамедлительной проверки. Это приводило к тому, что запрос направлялся спустя длительное время после получения заключения эксперта. В части случаев запрос вообще не направлялся до тех пор, пока, например, руководитель следственного аппарата не обнаруживал нарушений в работе с документами в ходе проверки уголовных дел и не давал прямого указания на выполнение соответствующих действий. А в силу того, что в производстве следственного подразделения всегда находится большое количество дел, очередь до проверки конкретного уголовного дела могла прийти также далеко не сразу.

Когда же запрос, наконец, направлялся, то следователь за повседневной рутинной работой просто забывал о нем, и это приводило к тому, что сроки, в течение которых ответ на запрос должен был быть представлен, им не контролировались. Обычно следователь не осуществлял предварительной договоренности (опять-таки из-за сильной загруженности делами) о предоставлении информации, и поэтому запрос мог длительное время находиться без движения уже у исполнителей. Когда же ответ поступал следователю, то в силу занятости более «свежими» и срочными делами документ долгое время мог оставаться без внимания. Все это приводило к тому, что сроки следствия затягивались.

В связи с этим на страницах научных изданий высказывались различные мнения по поводу того, стоит ли считать информацию, полученную из производственных баз данных автопроизводителей материалами для производства экспертизы. По мнению многих авторов, с чем мы, безусловно, согласны, под материалами для производства экспертизы следует понимать объекты экспертного исследования материального характера [9, стр. 40]: вещественные доказательства, документы, предметы, образцы для сравнительного исследования, а также другие материалы дела, которые подлежат исследованию.

Рассуждая о характере сведений, содержащихся во внутрипроизводственных базах данных заводов-изготовителей, необходимо понимать, что эти сведения, во-первых, не являются

предметом экспертного исследования, а во-вторых, речь идет не о материальной, а об идеальной категории — информации. И здесь уместным будет вспомнить слова Норбера Винера — основоположника кибернетики, а также других ученых: «Информация есть информация, а не материя...» [10, стр. 368]; информацию нельзя причислить к материальному образованию и поэтому с точки зрения философии — источника всех наук [11], информацию выделяют в отдельный, помимо материи и энергии, фундаментальный компонент [12, стр. 76].

Поэтому, по нашему глубокому убеждению, информация, получаемая из баз данных заводов — изготовителей транспортных средств, является ничем иным, как инструментом, позволяющим более эффективно решать задачи, поставленные перед экспертом, и ее ни в коем случае не следует причислять к материалам дела ни с общенаучной, ни с процессуальной точки зрения. Поэтому процесс получения сведений из информационных массивов заводов — изготовителей транспортных средств непосредственно экспертом в процессе производства судебной экспертизы не может противоречить нормам уголовно-процессуального законодательства и Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ: легитимность этой деятельности с точки зрения Закона очевидна.

Поскольку соответствующие структуры МВД России в свое время не проявляли должного интереса к проблеме создания системы информационного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, вопрос истребования необходимой информации у производителей транспортных средств стал решаться в ЭКП ОВД на местах самостоятельно. Положительный опыт европейских государств в этом вопросе говорил сам за себя: правоохранительные органы могли получать информацию даже по телефонному запросу, а специалисту оставалось лишь установить соответствие полученной информации об идентификационной маркировке автомобиля с номерами остальных агрегатов проверяемого транспортного средства [13, стр. 164], что существенно экономило время.

Возвращаясь к проблемам использования производственных баз данных заводов — изготовителей транспортных средств, следует указать, что со временем предпринимаемыми усилиями удалось скорректировать недостатки в работе низовых ЭКП ОВД до нужных параметров; обращение к соответствующим информационным массивам в экспертной практике стало повсеместным, при этом был взят на вооружение зарубежный опыт. Базы данных также использовались для подтверждения выводов, сделанных экспертом при проведении исследований с применением других методов, если этого требовали обстоятельства.

Функционирование на территории России сборочных заводов транспортных средств иностранных компаний, а также поставки транспортных средств, изготавливаемых на территории других государств, обеспечивало присутствие в нашей стране официальных

представительств этих компаний и позволяло получать информацию, необходимую для установления первичной (заводской) идентификационной маркировки транспортных средств в процессе проведения экспертных исследований. Процедура получения нужной информации не представляла собой сложности. Свяжавшись с официальным представительством (дилером) той или иной компании по телефону и получив предварительное согласие на предоставление информации, сотрудник ЭКП направлял в представительство соответствующий запрос, на который в течение довольно непродолжительного времени получался ответ. Сравнивая полученную информацию с установленными в ходе исследования данными, эксперт формулировал окончательный вывод.

В некоторых случаях, если не требовалось документального подтверждения информации, ее можно было получить и по телефону. Такая возможность, например, появилась при общении к сотрудникам крупнейшего официального дилера ведущих мировых автомобильных брендов «ММА *Musa Motors*». Тесное сотрудничество в информационной сфере существовало и с другими официальными представительствами зарубежных автопроизводителей, например, с представительством концерна *Mercedes-Benz Group AG*. Конечно, со временем порядок обращения в эти компании был изменен и строго упорядочен, но необходимая информация всегда могла быть получена через ЭКЦ МВД России.

Несмотря на все описанные выше позитивные моменты во взаимоотношениях, сложившихся между российскими правоохранительными органами и представительствами зарубежных заводов — изготовителей транспортных средств, дальнейшего развития сотрудничества в том объеме, в котором это предполагалось концепцией научно-обоснованной системы информационного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, не произошло. Сама система информационного обеспечения создана не была, непосредственный доступ ЭКП ОВД к информационным массивам зарубежных производителей так и не был получен. Не была соответствующим образом реформирована и нормативно-правовая база, регламентирующая взаимоотношения ЭКП ОВД России с иностранными автопроизводителями, что, конечно же, повлияло на возникающие трудности при получении информации и обуславливало некоторую неустойчивость каналов ее поступления.

Между тем, учитывая бурное развитие цифровых и информационных технологий в начале 2000-х, процесс получения информации от автопроизводителей уже тогда мог быть существенно упрощен: после определенных нормативно-правовых и организационно-технических преобразований, а также проведения соответствующих переговорных процессов, непосредственный доступ к информационным массивам

зарубежных производителей автотранспортных средств для соответствующих подразделений правоохранительных органов России мог бы стать вполне обыденным делом. Для этого уполномоченный сотрудник ЭКП, используя ограниченную систему доступа, идентификатор пользователя и пароли, в *online* режиме самостоятельно, без каких-либо посредников обращался бы к той или иной базе данных и практически моментально получал необходимую информацию. В результате время установления информации, необходимой для решения экспертных задач и сроки производства судебных экспертиз были бы значительно сокращены, существенно снизилось бы количество выводов в форме «НПВ» (не представляется возможным), что положительно сказалось бы на эффективности судебно-экспертной деятельности.

К сожалению, произошедшие в последнее время изменения в международной обстановке привели к разрыву практически всех существовавших ранее информационных связей с зарубежными автопроизводителями. Деятельность официальных представительств зарубежных заводов — изготовителей транспортных средств на территории России была свернута, большинство мировых концернов, работавших в этой сфере на территории России, закрыли доступ к своим информационным и сервисным ресурсам [<https://www.gazeta.ru/auto/2023/01/10/16060939.shtml> (дата обращения: 25 января 2024 г.)]. Сборочные заводы были либо перепрофилированы на производство автомобилей отечественных марок, как это произошло, например, со сборочным заводом французского автоконцерна *Renault Group* в Москве и возрождением автомобильной марки «Москвич» [14], либо под производства, вообще не имеющие никакого отношения к автопрому [<https://www.mk.ru/auto/2023/07/11/pechalnaya-sudbainostrannykh-avtozavodov-v-rossii.html> (дата обращения: 25 января 2024 г.)]. Применение информационного метода исследования при решении задач судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств в полном объеме стало практически невозможным.

Между тем за годы деятельности иностранных компаний на территории нашей страны, включая строительство сборочных заводов и реализацию их продукции, было выпущено колоссальное количество автомобилей зарубежных марок, которые еще долгое время будут эксплуатироваться на дорогах нашей страны, а определенная их часть непременно станет объектами криминалистических исследований. Для сведения: количество сборочных заводов, работавших на территории России в середине прошлого десятилетия составляло немногим менее 20. На конвейерах этих предприятий собиралось около 100 моделей автомобилей различных марок [<https://ria.ru/20170927/1505621461.html> (дата обращения: 28 января 2024 г.)], причем на российском рынке всегда лидировали модели именно европейских производителей. Так, в 2015 г. они занимали 34,8% рынка, южнокорейские модели — 22,8%, японские — 19,8%,



отечественные — 19,2%, китайские — 3,9%, американские — 0,5% [15, стр. 105]. Таким образом, количество эксплуатируемых в России автомобилей европейских и азиатских марок составляли и составляют по сей день подавляющее большинство.

Это подтверждается и последними статистическими исследованиями: согласно данным агентства «АВТОСТАТ» на 1 июля 2023 г. в нашей стране было зарегистрировано 45,74 млн легковых автомобилей, 33,6% из них имеют российское происхождение [<https://www.autostat.ru/news/55373/> (дата обращения: 28 января 2024 г.)]. Но, к сожалению, и эти данные не дают четкого представления о количестве в нашей стране автомобилей отечественных и зарубежных марок, поскольку под формулировку «российское происхождение» могут подпадать и транспортные средства, сошедшие с конвейеров сборочных заводов иностранных производителей, располагавшихся ранее на территории России. И даже если опираться на приведенную выше статистику, свидетельствующую о том, что число легковых автомобилей иностранных марок, эксплуатируемых на наших дорогах, составляет 66,4% от их общего числа, то можно себе представить, о каком массиве транспортных средств, информация о которых стала недоступной, идет речь.

Согласно другим исследованиям количество транспортных средств отечественных марок, выпущенных, например, в 2018 г., составило 1,7 млн единиц, 1,5 млн из них — легковые автомобили, что соответственно 1,9% и 2,3% от общемирового объема производства транспортных средств [16, стр. 179]. Таким образом, соотношение зарубежных и отечественных марок автомобилей, эксплуатируемых в нашей стране еще в 2018 г. было явно не в пользу последних, и думается, что к настоящему времени этот показатель снизился еще больше, поскольку крупнейший отечественный производитель автомобилей «АвтоВАЗ» в 2023 г. выпустил со своего конвейера всего лишь 374 тыс. автомобилей [<https://www.kommersant.ru/doc/6444631> (дата обращения: 1 февраля 2024 г.)]. Поэтому, по всей видимости, в ближайшие 5—10 лет при производстве экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств ЭКП ОВД придется иметь дело с автомобилями, изготовленными европейскими и азиатскими производителями. Тем более что по статистике автомобили этих производителей являются самыми угоняемыми в нашей стране [<https://www.autonews.ru/news/64415f949a7947dabaef5fd1> (дата обращения: 1 февраля 2024 г.)]. Учитывая отсутствие доступа к базам данных зарубежных производителей, снижения эффективности судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств избежать вряд ли удастся, по крайней мере, в обозримом будущем.

Из вышесказанного следует, что информация об огромном количестве транспортных средств, потенциально являющихся объектами судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, на

настоящий момент является недоступной. Возвращение к практике получения необходимой информации по каналам Интерпола сегодня вряд ли является целесообразным, поскольку и в те времена, когда такая практика существовала, эти каналы получения информации были далеко небезупречны, и на настоящий момент их реанимация сравнима, пожалуй, с возвращением к практике использования аналоговых устройств в период бурного развития цифровых технологий, т.е. существенным шагом назад. Осуществляя получение информации по этим каналам, российские правоохранительные органы сталкивались с чудовищной инертностью как правоохранительной системы зарубежных стран, так и самих производителей транспортных средств. Представители зарубежных заводов-изготовителей либо очень затягивали процедуру общения, либо вообще отказывались сотрудничать, игнорируя все обращения со стороны правоохранительных органов России [17, стр. 184].

Применение традиционных методов и методов, которые базируются на использовании современных технических средств, например, метода магнитооптического контроля, в ряде случаев позволяет решать поставленные перед экспертом задачи, но возможности, которые открывал перед судебной экспертизой информационный метод, значительно расширял эти границы. В особенности, если он применялся в совокупности с другими методами.

Еще 30 лет назад Т. В. Аверьянова указывала на необходимость комплексного подхода к решению задач судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств [18, стр. 265]. Несомненно, что такой подход остается актуальным и сегодня [19]: использование трасологических, компьютерно-технических, физико-химических, технико-криминалистических и информационных исследований при производстве экспертиз этого вида является необходимостью для проведения объективного и всестороннего исследования в полном объеме. Также, 30 лет назад ведущие российские криминалисты указывали на то, что расследование и раскрытие преступлений, связанных с незаконным завладением транспортным средством, во многих случаях затруднено из-за отсутствия источников информации, позволяющих экспертам более эффективно осуществлять свою деятельность по проведению исследований маркировочных обозначений транспортных средств [20, стр. 3].

Теперь же, когда, казалось бы, эта проблема во многом была решена, судебная экспертиза маркировочных обозначений транспортных средств лишилась одного из основных, столь необходимых для нее в настоящее время инструментов. Проблема информационного «голода» в этом направлении судебно-экспертной деятельности опять встала довольно остро. Отсутствие доступа к необходимой информации при проведении исследований сегодня может стать причиной того, что эксперты опять будут вынуждены ограничиваться применением только традиционных

методов, а это не позволит им решать в полном объеме поставленные перед ними задачи. Допускаемые ранее ошибки при производстве экспертиз и исследований опять могут появиться в экспертной практике.

Конечно, с формальной точки зрения, поскольку доступ к соответствующим информационным ресурсам отсутствует, констатация факта о невозможности установления первичной идентификационной маркировки экспертным путем или решение вопроса в вероятностной форме будут вполне оправданы. Но в результате мы получим снижение эффективности деятельности ЭКП ОВД, а как продолжение цепочки негативных последствий — снижение роли ЭКП в раскрытии и расследовании преступлений, что крайне отрицательно скажется на авторитете экспертной службы.

В настоящее время мировой рынок подвергся настоящей экспансии китайского автопрома. Если в 2001 г. доля реализуемых китайских автомобилей не достигала и 5% от общего количества автомобилей, выпущенных в мире, то во второй половине прошлого десятилетия этот показатель достиг 30% [21, стр. 260]. Как природа, по словам Аристотеля, не терпит пустот, так и в торговле — свято место пусто не бывает; после ухода с российского рынка европейских и ряда азиатских производителей транспортных средств их практически моментально заменили производители Китайской Народной Республики, отечественный рынок активно стал наполняться автомобилями китайского производства. Уже сейчас на дорогах нашей страны эксплуатируются автомобили 26 марок из поднебесной, а по прогнозам на конец 2024 г. их число может составить 41 [<https://www.autonews.ru/news/652634f09a794740ee125175> (дата обращения: 13 февраля 2024 г.)].

Но количественное наполнение российского рынка китайскими автомобилями, к сожалению, не обеспечивает качественную составляющую этого вопроса. Как показывает сегодняшняя практика, многие китайские автопроизводители не поставляют русифицированные транспортные средства, предлагая приобретать китайские SIM-карты, без которых, по словам автоэксперта И. Зинкевича, многие опции таких автомобилей российскому пользователю попросту недоступны и в ближайшее время ситуация вряд ли изменится [<https://www.posledniy-vypusk.ru/show/utro-rossii/utro-rossii-rossiya-1-vypusk-ot-31-yanvary-a-2024-go-da> (дата обращения: 14 февраля 2024 г.)]. Существуют также проблемы с запасными частями, диагностическим оборудованием, электронными базами данных и пр. Работа с такими брендами, как *Volkswagen*, *BMW* и др., по словам специалистов сферы автобизнеса, вспоминается с легкой грустью и ностальгией [<https://rg.ru/2023/11/10/zakaz-zapchastej-parominaet-kvest-v-rf-voznik-deficit-detalej-dlia-kitajskih-avto.html> (дата обращения: 18 февраля 2024 г.)].

Возвращаясь к вопросу производства экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств необходимо также

отметить, что разнообразие на российском рынке транспортных средств китайского производства пока никак не повлияло на результативность работы ЭКП ОВД, поскольку число экспертиз и исследований маркировочных обозначений таких транспортных средств на сегодняшний день является ничтожным по сравнению с их общим количеством. По тем или иным причинам автомобили китайского производства не пользуются «популярностью» у преступников и редко становятся объектами экспертного исследования. Об этом свидетельствует и статистика: так, если общее число угнанных и похищенных за 2022 г. автотранспортных средств в России составило более 310 тыс. единиц, то доля китайских автомобилей среди них чрезвычайно мала — всего лишь 1191 автомобиль [<https://xn----7sbbeeptbfadjdvm5ab9bqj.xn--p1ai/2023/01/28/kitajskie-avtomavtomobilistatistika-ugonov/> (дата обращения: 24 февраля 2024 г.)]. Возможно в будущем, если ситуация на отечественном рынке не изменится, автопроизводители Европы и Азии не вернутся на российский рынок, а качество китайских автомобилей достигнет хотя бы среднего уровня европейских (по свидетельству автоэкспертов китайские автомобили по качеству сборки, техническим характеристикам и пр. существенно уступают автомобилям европейских производителей, Кореи и Японии [<https://ren.tv/project/mintrans> (дата обращения: 24 февраля 2024 г.)], то интерес к автомобилям китайского производства существенно возрастет, и не только у покупателей. В этом случае информационное сотрудничество с автопроизводителями Китая и доступ к производственным базам данных этого сегмента автомобильной промышленности сыграет весьма положительную роль в решении задач судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств.

Однако анализ изложенной выше ситуации на рынке китайских автомобилей заставляет задуматься о том, насколько можно будет положиться на качество каналов предоставления информации, их устойчивость и сам механизм ее предоставления. Хотя, конечно, наличие и рост присутствия на российском рынке китайских автопроизводителей и их безусловная заинтересованность во взаимовыгодном сотрудничестве позволяет с умеренным оптимизмом смотреть в будущее.

К сожалению, за годы присутствия на российском рынке автопроизводителей Европы, Азии и Северной Америки и использования производственных баз данных заводов этих стран в нашей стране так и не было налажено с ними по-настоящему тесного сотрудничества, которое бы не зависело от различного рода причин, его затрудняющих. Ведь насколько бы не были велики разногласия между нашим и другими государствами в вопросах внешней политики, решать задачи, связанные с противодействием преступности, которая сегодня носит интернациональный характер, приходится всем. Об этом свидетельствуют и многие научные исследования: преступность — это давно не

внутригосударственный феномен; многие виды преступности являются одной из острых и сложных проблем, вставших перед мировым сообществом [22, стр. 157], достигнув на сегодняшний день огромных масштабов и приняв организованные формы [23, стр. 89].

Преступные схемы по незаконному обороту транспортных средств, включающие в себя (как вариант) их хищение в одной стране, изменение заводской идентификационной маркировки в другой и реализация в третьей до недавнего времени были характерны для большинства стран Европы, Азии и Северной Америки. Отголоски деятельности организованных преступных групп, работавших по этим схемам, еще долго будут являться заботой российских правоохранительных органов, а нити, ведущие к успешной ликвидации последствий деятельности транснациональных преступных групп, в настоящий момент, к сожалению, заканчиваются за пределами наших границ. Поэтому сотрудничество в этой сфере должно быть нацелено не только на оказание помощи правоохранительных органов разных стран друг другу, но, прежде всего, на разработку и осуществление комплексной стратегии в этом направлении [22, стр. 160].

Начиная с 1990-х гг. в нашу страну стали поступать транспортные средства, причем масштабы ввоза были весьма внушительными, и предполагалось, что дальнейшее сотрудничество будет не менее плодотворным. Со временем деловые и межгосударственные отношения перешли в новое качество; на территории России стали строиться сборочные заводы различных автомобильных концернов. Это было довольно выгодно и зарубежным партнерам, и нам. Первые, например, выигрывали на таможенных пошлинах, в нашей же стране появились новые рабочие места, рынок наполнился конкурентоспособной продукцией автомобильной промышленности различной ценовой категории. Сотрудничество, безусловно, подразумевало обеспечение в дальнейшем технического обслуживания транспортных средств, поставку необходимых запасных частей и расходных материалов, программное обеспечение и информационную поддержку. Достигнутые договоренности добросовестно выполнялись обеими сторонами. И так, казалось, должно было бы быть всегда, по крайней мере до тех пор, пока последний, сошедший с конвейера завода зарубежного автоконцерна автомобиль не был бы утилизирован. И думается, российская сторона была вправе рассчитывать на это. Правоохранительные органы в лице ЭКП ОВД, осуществляющие экспертизы и исследования маркировочных обозначений транспортных средств, получали от официальных дилеров необходимую для производства экспертиз и исследований информацию, и подразумевалось, что установленные правила сотрудничества будут добросовестно соблюдаться зарубежными партнерами и по этому вопросу тоже.

К сожалению, в последнее время политика европейских государств, Северной Америки и некоторых государств Азии стала не совпадать с позицией России по вопросам, касающимся укрепления ее политической и экономической самостоятельности. Это привело к санкциям в адрес России, которые крайне негативно повлияли на сотрудничество в различных сферах, в том числе и на информационное обеспечение судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств.

Но если рассуждать с логической точки зрения о деловых отношениях между цивилизованными государствами, то думается, что зарубежные партнеры, работавшие на российском рынке и поставлявшие в нашу страну свою продукцию, осуществляя эту деятельность, брали на себя определенные обязательства, связанные с обеспечением эксплуатации, обслуживания и ремонта поставленных ранее или собранных на сборочных заводах зарубежных фирм транспортных средств. И поскольку транспортные средства, изготовленные на предприятиях зарубежных концернов, продолжают эксплуатироваться в России, то соблюдение этих обязательств должны строго и безоговорочно соблюдаться. Это же относится и к информационным ресурсам, содержащимся во внутрипроизводственных базах данных заводов-изготовителей. Тем более что появление новых информационно-коммуникационных технологий и развитие цифровой среды и инноваций в информационном пространстве общества позволяют осуществлять информационное сотрудничество между заинтересованными сторонами независимо от разногласий, которые возникают между государствами, и действовать, опираясь как на международное, так и информационное право [24, стр. 51]. Но, к сожалению, этого пока не произошло.

Между тем, как рассуждают в своих трудах философы, несмотря на наличие трудностей и, казалось бы, неразрешимых проблем в отношениях между людьми и государствами — жизнь все равно продолжается [25], и поэтому в любом случае необходимо предпринимать определенные меры, направленные на устранение возникших проблем. Цель этих мер одна — восстановление утраченных связей с обладателями информации внутрипроизводственных баз данных заводов-изготовителей транспортных средств, отказавшихся от сотрудничества с российской стороной по известным причинам.

Первым шагом в этом направлении, по мнению многих авторов, является необходимость адаптироваться к новому международному порядку [26, стр. 150]. В дальнейшем пусть и не самые благоприятные условия этого порядка указывают нам на необходимость осуществления целенаправленных шагов, направленных на восстановление утраченных связей, в первую очередь с европейскими и азиатскими производителями транспортных средств. В данном случае для этого необходимо использовать любые возможности, даже те, которые ранее не приносили высоко положительных результатов: официальные каналы, каналы

Интерпола, международные деловые связи других министерств и ведомств, относящихся к сфере производства и эксплуатации транспортных средств и пр. Главное, чтобы в итоге дело сдвинулось с мертвой точки и наметились хоть какие-нибудь положительные сдвиги в установлении контактов. Возможность сотрудничества с производителями стран Северной Америки нам представляется отдельным, чрезвычайно сложным и в настоящее время практически невыполнимым делом, поэтому в данной работе этот вопрос не рассматривается.

Несмотря на сложность политической ситуации и обострение международных противоречий, которые становятся причиной изменения вектора развития отношений России с запада на восток [27, стр. 84], вопросы о необходимости возобновления деловых отношений со странами Европы и Азии постоянно поднимаются на страницах научных изданий, и по мнению многих авторов, курс на открытость и полномасштабное сотрудничество со всеми заинтересованными сторонами уже сейчас может привести к более устойчивому балансу и формированию новых прочных связей [28, стр. 87]. Поэтому невольно задаешься вопросом: а почему эти связи не могли бы вновь возникнуть в сфере информационного сотрудничества зарубежных автопроизводителей и российских правоохранительных органов?

Подводя итог вышесказанному, можно сделать вывод, что работа по установлению новых и восстановлению утраченных контактов с обладателями информационных ресурсов, необходимых для решения задач судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, предстоит непростая и кропотливая. Основными направлениями этой работы, по нашему мнению, являются следующие:

— во-первых, укрепляющиеся деловые отношения с китайскими автопроизводителями должны существовать не только в сфере торговли транспортными средствами; предоставление необходимой информации, используемой при производстве судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, должно стать логичным продолжением взаимоотношений между российскими правоохранительными органами и китайскими автопроизводителями. При этом необходимо учесть допущенные ранее ошибки и строить отношения между сторонами таким образом, чтобы даже в случае ухода того или иного производителя с российского рынка получение необходимой информации оставалось бы возможным. Кроме того, необходимо стремиться к установлению непосредственных контактов с обладателями информации, исключая различного рода посредников. Это в какой-то мере будет гарантировать стабильность и устойчивость информационных каналов в случае возникновения форс-мажорных обстоятельств.

Конечно, сложно требовать от предприятий-изготовителей транспортных средств действий, которые бы шли вразрез политике того или иного государства, но в любом случае необходимо стараться сохранить возможность сотрудничества с тем или иным предприятием по вопросам обмена информацией до тех пор, пока реализованные этим предприятием на нашем рынке автомобили не закончат свой жизненный цикл;

— во-вторых, транспортные средства, выпущенные автомобильными концернами Европы и Азии, еще долгое время будут эксплуатироваться на российских дорогах. Поэтому возобновление сотрудничества между российскими правоохранительными органами и заводами-изготовителями этих стран на сегодняшний день является приоритетной задачей. Стратегия поиска контактов и условия взаимоотношений между сторонами были описаны выше. Общим стимулом возобновления отношений может являться то, что в других отраслях экономики, например, в сфере торговли углеводородами, сотрудничество вообще не прекращалось. Как заявил Президент России В. Путин на пресс-конференции в конце 2023 г., Россия продолжает поставлять газ в Европу, потому что Газпром — надежный партнер, у него есть контрактные обязательства, и он всегда исполнял эти контрактные обязательства и сейчас исполняет (<https://vz.ru/economy/2023/12/15/1244373.html> (дата обращения: 27 февраля 2024 г.)). В результате же ухода с российского рынка автомобильные концерны европейских и азиатских стран терпят колоссальные убытки, и возобновление сотрудничества с Россией было бы выгодно всем.

Кроме того, нельзя забывать о том, что разногласия между государствами по тем или иным вопросам существовали и будут существовать в любое время, но при этом необходимо помнить, что эти разногласия всегда только на руку преступным сообществам, осуществляющим свою деятельность не только внутри того или иного государства, но и импортирующими эту деятельность в другие страны и целые регионы;

— в-третьих, необходимость создания научно-разработанной системы информационного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, являющейся важным фактором повышения эффективности и качества работы ЭКП ОВД [29, стр. 39], продолжает оставаться актуальной, и решение этого вопроса нельзя откладывать в долгий ящик.

### **Литература**

1. Россинская, Е. Р. Гносеологические и деятельные экспертные ошибки при использовании в производстве судебных экспертиз современных технологий / Е. Р. Россинская // Вестник Московского университета МВД России. — 2015. — № 3. — С. 18—22.



2. Майлис, Н. П. Использование информационных ресурсов при производстве судебных экспертиз / Н. П. Майлис // Вестник экономической безопасности. — 2021. — № 3 — С. 166—169.
3. Россинская, Е. Р. Учение о цифровизации судебно-экспертной деятельности и проблемы судебно-экспертной дидактики / Е. Р. Россинская // Правовое государство: теория и практика. — № 4 (62), часть 1. — 2020. — С. 88—101.
4. Четвергов, М. А. Современное материально-техническое и информационное обеспечение экспертизы исследования маркировочных обозначений / М. В. Четвергов // Вестник экономической безопасности. — 2021. — № 3. — С. 192—195.
5. Агафонов, А. С. Алгоритм действий эксперта-автотехника при производстве судебной автотехнической экспертизы по исследованию маркировочных обозначений транспортных средств // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра : сборник научных трудов. — Иркутск : Восточно-Сибирский институт МВД России. — 2023. — Т. 25. — № 1. — С. 7—22.
6. Жаворонков, В. А. Информационно-компьютерное обеспечение судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств : дис. ... канд. юрид. наук / В. А. Жаворонков. — Москва, 2019.
7. Камалова, Г. Г. Цифровые технологии в судебной экспертизе: проблемы правового регулирования и организации применения / Г. Г. Камалова // Вестник удмуртского университета. — 2019. — Том 29. — Выпуск 2. — С. 180—186.
8. Колдин, В. Я. Обоснование правового решения: фактологический анализ : учебно-практическое пособие / В. Я. Колдин [и др.]. — 2-е, изд. перераб. и доп. — Москва, 2013.
9. Орлов, Ю. К. Объект экспертного исследования / Ю. К. Орлов // Тр. ВНИИСЭ. — Москва, 1974. — Выпуск 8. — С. 39—61.
10. Информатика. Общий курс : учебник для студентов вузов / А. Н. Гуда [и др.] ; под общей редакцией В. И. Колесникова. — 4-е изд. — Москва : Дашков и К<sup>о</sup>, 2011.
11. Вези́ров, Х. Н. о. Философия, как пра́ксиологическое основание наук / Х. Н. о. Вези́ров Хикмет, Ф. Х. о Вези́ров-Кенгерли // Балканско научно обозрение. — 2020. — Том 4. — № 3(9). — С. 23—27.
12. Курилкина, В. Н. Философский и общенаучный анализ понятие информации / В. Н. Курилкина // Вестник СВФУ. — 2014. — Том 11. — № 1. — С. 73—77.
13. Минин, С. С. Современные методы исследования маркировочных обозначений автотранспортных средств / С. С. Минин // Актуальные вопросы экспертизы маркировочных обозначений автотранспортных средств. — Москва : ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России, 2013.
14. Сидорова, Е. В. Развитие автомобильной промышленности России в современных условиях / Е. В. Сидорова, Ю. Н. Морковцева // Юный ученый. — 2023. — № 2(65). — С. 205—208.
15. Хлус, А. А. Современное состояние и перспективы развития российского автомобильного рынка / А. А. Хлус // Российский внешнеэкономический вестник. — 2015. — № 6. — С. 100—111.
16. Закревская, Я. А. Автомобильная промышленность России на современном этапе / Я. А. Закревская // Образование и право. — 2020. — № 7. — С. 178—185.
17. Чеснокова, Е. В. Экспертное исследование маркировочных обозначений на транспортных средствах по делам, связанным с их незаконным завладением : дис. ... канд. юрид. наук / Е. В. Чеснокова. — Москва, 2007.

18. Аверьянова, Т. В. Методы судебно-экспертных исследований и тенденции их развития : дис. ... д-ра юрид. наук / Т. В. Аверьянова. — Москва, 1994.
19. Чеснокова, Е. В. Современные тенденции развития технических средств и методов в экспертизе маркировочных обозначений транспортных средств / Е. В. Чеснокова // Вестник Московского университета МВД России. — 2018. — № 4. — С. 125—127.
20. Исследование маркировочных данных автотранспортных средств / Л. С. Митричев [и др.]. — Москва, 1990.
21. Сабери, Б. Современные тенденции развития автомобильной промышленности и перспективы российского автопрома / Б. Сабери // Вестник Томского государственного университета. Экономика. — 2018. — № 42. — С. 259—276.
22. Пихов, А. X-A. К проблеме современной транснациональной преступности / А. X-A Пихов, А. А. Егназарян // Вестник экономической безопасности. — 2022. — № 4. — С. 157—161.
23. Астахова, Е. А. Современные виды транснациональной преступности / Е. А. Астахова // Правовая политика и правовая жизнь. — 2023. — № 3. — С. 88—96.
24. Дубень, А. К. Международно-правовые основы обеспечения информационной безопасности: проблемы и приоритеты / А. К. Дубень // Международное право. — 2022. — № 1. — С. 51—60.
25. Захарцев, С. И. Гипотеза катаклизмов и круговорот жизни на Земле и современность / С. И. Захарцев, В. П. Сальников // Образование и право. — 2023. — № 5. — С. 445—453.
26. Султанлы, О. О. Международное экономическое сотрудничество в условиях глобализационных процессов / О. О. Султанлы // Economics: Yesterday, Today and Tomorrow. — 2023. — Vol. 13. — Is. 4A. — С. 144—152.
27. Рудакова, Т. А. Международное сотрудничество в условиях трансформации экономической системы / Т. А. Рудакова, Н. М. Абрамов, Н. Ю. Башмакова. // Экономика профессия, бизнес. — 2023. — №3. — С. 83—89.
28. Сейранов, С. Г. Переговорный процесс как инструмент установления деловых связей / С. Г. Сейранов, М. Н. Богомолова // Ученые записки университета имени П. Ф. Лесгафта. — 2015. — № 5 (123). — С. 248—254.
29. Спицкая, Л. В. Организация информационного обеспечения экспертной и научно-исследовательской деятельности ленинградской ЦНИЛСЭ / Л. В. Спицкая // Проблемы информационного и математического обеспечения экспертных исследований в целях решения задач судебной экспертизы : материалы всесоюз. науч.-практ. конф. (г. Москва, ноябрь 1983 г.). — Москва, 1984.

## References

1. Rossinskaya, Ye. R. Gnoseologicheskiye i deyatel'nyye ekspertnyye oshibki pri ispol'zovanii v proizvodstve sudebnykh ekspertiz sovremennykh tekhnologiy [Epistemological and active expert errors when using modern technologies in the production of forensic examinations] / Ye. R. Rossinskaya // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. — 2015. — № 3. — S. 18—22.
2. Maylis, N. P. Ispol'zovaniye informatsionnykh resursov pri proizvodstve sudebnykh ekspertiz [Use of information resources in the production of forensic examinations] / N. P. Maylis // Vestnik ekonomicheskoy bezopasnosti. — 2021. — № 3 — S. 166—169.
3. Rossinskaya, Ye. R. Ucheniye o tsifrovizatsii sudebno-ekspertnoy deyatel'nosti i problemy sudebno-ekspertnoy didaktiki [The doctrine of digitalization of forensic

- activity and problems of forensic didactics] / Ye. R. Rossinskaya // *Pravovoye gosudarstvo: teoriya i praktika*. — № 4 (62), chast' 1. — 2020. — S. 88—101.
4. Chetvergov, M. A. *Sovremennoye material'no-tekhnicheskoye i informatsionnoye obespecheniye ekspertizy issledovaniya markirovochnykh oboznacheniy* [Modern material, technical and information support for examination of marking research] / M. V. Chetvergov // *Vestnik ekonomicheskoy bezopasnosti*. — 2021. — № 3. — S. 192—195.
  5. Agafonov, A. S. *Algoritm deystviy eksperta-avtotekhnika pri proizvodstve sudebnoy avtotekhnicheskoy ekspertizy po issledovaniyu markirovochnykh oboznacheniy transportnykh sredstv* [Algorithm of actions of an expert-autotechnician during the production of forensic auto-technical examination for the study of vehicle markings] // *Kriminalistika: vchera, segodnya, zavtra : sbornik nauchnykh trudov*. — Irkutsk : Vostochno-Sibirskiy institut MVD Rossii. — 2023. — T. 25. — № 1. — S. 7—22
  6. Zhavoronkov, V. A. *Informatsionno-komp'yuternoye obespecheniye sudebnoy ekspertizy markirovochnykh oboznacheniy transportnykh sredstv* [Information and computer support for forensic examination of vehicle markings]: dis. ... kand. jurid. nauk / V. A. Zhavoronkov. — Moskva, 2019.
  7. Kamalova, G. G. *Tsifrovyye tekhnologii v sudebnoy ekspertize: problemy pravovogo regulirovaniya i organizatsii primeneniya* [Digital technologies in forensic examination: problems of legal regulation and organization of application] / G. G. Kamalova // *Vestnik udmurtskogo universiteta*. — 2019. — Tom 29. — Vypusk 2. — S. 180—186.
  8. Koldin, V. YA. *Obosnovaniye pravovogo resheniya: faktologicheskii analiz : uchebno-prakticheskoye posobiye* [Justification of a legal decision: factual analysis: educational and practical guide] / V. YA. Koldin [i dr.]. — 2-ye, izd. pererab. i dop. — Moskva, 2013.
  9. Orlov, YU. K. *Ob"yekt ekspertnogo issledovaniya* [Object of expert research] / YU. K. Orlov // *Tr. VNIISE*. — Moskva, 1974. — Vypusk 8. — S. 39—61.
  10. *Informatika. Obshchiy kurs : uchebnik dlya studentov vuzov* [Computer science. General course: textbook for university students] / A. N. Guda [i dr.]; pod obshchey redaktsiyey V. I. Kolesnikova. — 4-ye izd. — Moskva : Dashkov i Ko, 2011
  11. *Vezirov, KH. N. o. Filosofiya, kak praksiologicheskoye osnovaniye nauk* [Philosophy as a praxeological foundation of sciences] / KH. N. o. Vezirov Khikmet, F. KH. o Vezirov-Kengerli // *Balkansko nauchno obozreniye*. — 2020. — Tom 4. — № 3(9). — S. 23—27.
  12. Kurilkina, V. N. *Filosofskiy i obshchenauchnyy analiz ponyatiye informatsii* [Philosophical and general scientific analysis of the concept of information] / V. N. Kurilkina // *Vestnik SVFU*. — 2014. — Tom 11. — № 1. — S. 73—77.
  13. *Minin, S. S. Sovremennyye metody issledovaniya markirovochnykh oboznacheniy avtotransportnykh sredstv* [Modern methods of studying markings of motor vehicles] / S. S. Minin // *Aktual'nyye voprosy ekspertizy markirovochnykh oboznacheniy avtotransportnykh sredstv*. — Moskva : FBU RFTSSE pri Minyuste Rossii, 2013.
  14. *Sidorova, Ye. V. Razvitiye avtomobil'noy promyshlennosti Rossii v sovremennykh usloviyakh* [Development of the automotive industry in Russia in modern conditions] / Ye. V. Sidorova, YU. N. Morkovtseva // *Yunyy uchenyy*. — 2023. — № 2(65). — S. 205—208.
  15. *Khlus, A. A. Sovremennoye sostoyaniye i perspektivy razvitiya rossiyskogo avtomobil'nogo rynka* [Current state and prospects for the development of the Russian automobile market] / A. A. Khlus // *Rossiyskiy vneshneekonomicheskii vestnik*. — 2015. — № 6. — S. 100—111.

16. Zakrevskaya, YA. A. Avtomobil'naya promyshlennost' Rossii na sovremennom etape [Automotive industry in Russia at the present stage] / YA. A. Zakrevskaya // *Obrazovaniye i pravo*. — 2020. — № 7. — S. 178—185
17. Chesnokova, Ye. V. Ekspertnoye issledovaniye markirovochnykh oboznacheniy na transportnykh sredstvakh po delam, svyazannym s ikh nezakonnym zavladeniyem [Expert study of markings on vehicles in cases related to their illegal possession]: dis. ... kand. yurid. nauk / Ye. V. Chesnokova. — Moskva, 2007.
18. Aver'yanova, T. V. Metody sudebno-ekspertnykh issledovaniy i tendentsii ikh razvitiya [Methods of forensic research and trends in their development]: dis. ... d-ra yurid. nauk / T. V. Aver'yanova. — Moskva, 1994.
19. Chesnokova, Ye. V. Sovremennyye tendentsii razvitiya tekhnicheskikh sredstv i metodov v ekspertize markirovochnykh oboznacheniy transportnykh sredstv [Modern trends in the development of technical means and methods in the examination of vehicle markings] / Ye. V. Chesnokova // *Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii*. — 2018. — № 4. — S. 125—127.
20. Issledovaniye markirovochnykh dannykh avtomototransportnykh sredstv [Study of marking data of motor vehicles] / L. S. Mitrichev [i dr.]. — Moskva, 1990.
21. Saberi, B. Sovremennyye tendentsii razvitiya avtomobil'noy promyshlennosti i perspektivy rossiyskogo avtoproma [Modern trends in the development of the automotive industry and prospects for the Russian automobile industry] / B. Saberi // *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika*. — 2018. — № 42. — S. 259—276
22. Pikhov, A. KH-A. K probleme sovremennoy transnatsional'noy prestupnosti [On the problem of modern transnational crime] / A. KH-A Pikhov, A. A. Yegnazaryan // *Vestnik ekonomicheskoy bezopasnosti*. — 2022. — № 4. — S. 157—161.
23. Astakhova, Ye. A. Sovremennyye vidy transnatsional'noy prestupnosti [Modern types of transnational crime] / Ye. A. Astakhova // *Pravovaya politika i pravovaya zhizn'*. — 2023. — № 3. — S. 88—96.
24. Duben', A. K. Mezhdunarodno-pravovyye osnovy obespecheniya informatsionnoy bezopasnosti: problemy i priority [International legal framework for ensuring information security: problems and priorities] / A. K. Duben' // *Mezhdunarodnoye pravo*. — 2022. — № 1. — S. 51—60.
25. Zakhartsev, S. I. Gipoteza kataklizmov i krugovorot zhizni na Zemle i sovremennost' [Hypothesis of cataclysms and the cycle of life on Earth and modernity] / S. I. Zakhartsev, V. P. Sal'nikov // *Obrazovaniye i pravo*. — 2023. — № 5. — S. 445—453
26. Sultanly, O. O. Mezhdunarodnoye ekonomicheskoye sotrudnichestvo v usloviyakh globalizatsionnykh protsessov [International economic cooperation in the context of globalization processes] / O. O. Sultanly // *Economics: Yesterday, Today and Tomorrow*. — 2023. — Vol. 13. — Is. 4A. — S. 144—152.
27. Rudakova, T. A. Mezhdunarodnoye sotrudnichestvo v usloviyakh transformatsii ekonomicheskoy sistemy [International cooperation in the conditions of transformation of the economic system] / T. A. Rudakova, N. M. Abramov, N. YU. Bashmakova. // *Ekonomika professiya, biznes*. — 2023. — №3. — S. 83—89.
28. Seyranov, S. G. Peregovornyy protsess kak instrument ustanovleniya delovykh svyazey [Negotiation process as a tool for establishing business connections] / S. G. Seyranov, M. N. Bogomolova // *Uchenyye zapiski universiteta imeni P. F. Lesgafta*. — 2015. — № 5 (123). — S. 248—254.
29. Spitskaya, L. V. Organizatsiya informatsionnogo obespecheniya ekspertnoy i nauchno-issledovatel'skoy deyatel'nosti leningradskoy TSNILSE [Organization of information support for expert and scientific research activities of the Leningrad Central Scientific Research Institute of Social Sciences] / L. V. Spitskaya // *Problemy*

informatsionnogo i matematicheskogo obespecheniya ekspertnykh issledovaniy v tselyakh resheniya zadach sudebnoy ekspertizy : mat-ly vsesoyuz. nauch.-prakt. konf. (g. Moskva, noyabr' 1983 g.). — Moskva, 1984

## **УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ**

---

УДК 342

**Леонов Сергей Иванович,**  
Российский университет транспорта (МИИТ)

### **Актуальные вопросы совершенствования системы правовых мер по защите объектов железнодорожного транспорта от противоправных посягательств**

**Аннотация.** В статье обосновывается актуальность развития системы нормативных и иных организационных мер в области обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте. Доводы автора подкрепляются актуальной статистикой о правонарушениях и аварийности на транспорте. Отмечается множественность случаев совершения преступлений на транспорте, выделяется количество преступлений, совершенных на транспорте с использованием информационно-телекоммуникационных технологий или в сфере компьютерной информации. Автор определяет Концепцию общественной безопасности в Российской Федерации как необходимое организационное основание для практического воплощения административных и правовых мер по совершенствованию системы защиты железнодорожного транспорта.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт; транспортная безопасность; антитеррористическая защищенность; общественная безопасность.

**Sergey Iv. Leonov,**  
Russian University of Transport (MIIT)

### **Urgent issues of improving the system of legal measures to protect railway transport facilities from illegal attacks**

**Abstract.** The current paper has substantiated the relevance of developing a system of regulatory and other organizational measures in the field of ensuring public safety and security in railway transport. The arguments made by the author are supported by current statistics on crime and accidents in transport. There has been shown multiplicity of cases of crimes committed in transport,

highlighted the number of crimes committed in transport using information and telecommunication technologies or in the field of computer information. There has been defined the Concept of Public Safety and Security in the Russian Federation as a necessary organizational basis for the practical implementation of administrative and legal measures to improve the railway transport protection system.

**Keywords:** railway transport; transport security; anti-terrorism security; public safety and security.

---

Железнодорожный транспорт общего пользования традиционно является наиболее востребованным видом транспорта в нашей стране. Операционные показатели деятельности пассажирского железнодорожного транспорта указывают на то, что год к году все чаще пассажиры принимают решения совершить поездку именно на железной дороге. Подтверждение данного тезиса можно найти в отчете ОАО «РЖД» за первое полугодие 2023 г., из которого следует, что пассажирооборот за шесть месяцев 2023 г. составил 59 млн пассажиро-километров, при значении этого же показателя в размере 51,8 за аналогичный период прошлого года (наблюдается рост на 13,9%). Количество отправленных пассажиров за шесть месяцев 2023 г. составило более 570 млн человек, что в сравнении с отправленными в первом полугодии 2022 г. 54,5 млн пассажиров также демонстрирует внушительный рост.

С интенсификацией пассажирских перевозок, а также на фоне протекающих глобальных общественно-политических процессов в железнодорожной отрасли сохраняет актуальность повестка развития системы мер по защите объектов железнодорожного транспорта от противоправных посягательств.

Примем в качестве основы для дальнейшего анализа утверждение о том, что система мер по защите объектов упомянутой категории в настоящее время сформировалась и функционирует по релевантным для этой системы правилам.

В условиях эволюционирующих вызовов и угроз общественной безопасности, в том числе проявляющихся на объектах транспорта, система мер по защите любого транспортного объекта не может оставаться эффективной без собственных количественных и качественных изменений с учетом возникающих новых угроз, процесса трансформации существующих моделей поведения нарушителей и иных компонентов таких систем.

Примерами новых вызовов и угроз безопасности объектов транспорта, требующих современных подходов к реагированию, могут послужить распространенные в настоящие дни действия злоумышленников, направленные на неправомерный доступ к информационным системам транспортных объектов с целью несанкционированного распространения,

модификации, искажения или удаления данных, так называемого «киберпреступления» или правонарушения в области компьютерной информации.

К вызовам другого рода, актуальным в последние несколько лет, можно отнести резкий рост случаев преднамеренного вывода из строя оборудования системы связи, централизации и блокировки железнодорожного транспорта, совершаемых путем уничтожения оборудования (поджог релейных шкафов и иного оборудования), несанкционированной установки токопроводящих элементов на инфраструктуры верхнего строения пути, подрыв железнодорожного полотна (так называемая «рельсовая война»). Соответствующие публикации в средствах массовой информации и пресс-релизах причастных правоохранительных органов регулярно освещают данные случаи [URL: <https://www.kommersant.ru/doc/5887304> (дата обращения: 15 декабря 2023 г.)], по которым, как правило, следует квалификация действий виновных лиц в соответствии с составами, предусмотренными ст. 167 «Умышленное уничтожение или повреждение имущества» или 281 «Диверсия» Уголовного кодекса Российской Федерации.

Серьезные изменения в модель уязвимостей и поведение злоумышленников в последние годы внес стремительный прогресс в области производства промышленных и бытовых беспилотных летательных аппаратов (БПЛА). Применяя подобные технические средства, злоумышленник может находиться на существенном удалении от объекта противоправного посягательства, что затрудняет пресечение актов незаконного вмешательства, задержание причастных лиц, результативное проведение неотложных следственно-оперативных действий «по горячим следам».

Исследователи вопросов использования БПЛА в военных целях отмечают перспективное направление использования «стай» из нескольких аппаратов, объединенных в группы с распределением ролей. В таком случае группы БПЛА способны более эффективно преодолевать системы противовоздушной обороны и выполнять тактические боевые задачи [URL: <https://moluch.ru/archive/179/46398/> (дата обращения: 15 декабря 2023 г.)].

Каждому из новых вызовов должны соответствовать свои релевантные количественные или качественные изменения системы защиты объектов транспорта. При этом организационные новеллы или технические новации в системе защиты транспорта должны сопровождаться соответствующими изменениями в правовых мерах охраны таких объектов, а также развитием иных причастных отраслей и институтов права.

Инфраструктура железнодорожного транспорта часто является либо непосредственно объектом противоправных посягательств (кража, вандализм, террористические акты и прочие нарушения безопасности),



либо местом совершения подобных посягательств на интересы пассажиров и иных посетителей транспортных объектов.

В информационной повестке последнего года постоянно фигурируют сводки о разрушениях объектов транспорта, иной гражданской инфраструктуры, произошедших в результате обстрелов территории нашего государства противником в ходе проведения специальной военной операции. Неоднократно в этот период объекты железнодорожной инфраструктуры являлись целью самостоятельных диверсий.

Заметим, что и в отсутствии экстраординарных вызовов, подобных претерпеваемому нашим государством в настоящее время, защита объектов транспорта и лиц, находящихся на них, является насущной проблемой. Ниже приведем некоторые подтверждения актуальности вопросов совершенствования системы защиты объектов транспорта от противоправных посягательств, основанные на доступной статистике о преступности и аварийности на транспорте.

Согласно данным МВД России в 2022 г. зарегистрировано 34 937 преступлений, совершенных на транспорте. Правоохранительными органами выявлено более 20 тыс. лиц, совершивших преступления данной категории.

Из общего количества преступлений, совершенных на транспорте, 448 преступлений совершено против интересов личности, в более чем 13,5 тыс. случаев преступления совершались против собственности. С использованием информационных технологий или в сфере компьютерной информации зарегистрировано 5361 преступление (в сфере транспорта). Преступления в общественных местах совершались 7375 раз [URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/reports/item/35396677/> (дата обращения: 6 ноября 2023 г.)].

В первом полугодии 2023 г. органами внутренних дел отмечается положительный тренд на снижение количества зарегистрированных преступлений на транспорте: в течение января—мая 2023 г. зафиксировано на 4,1% меньше преступлений данной категории по сравнению с прошлым годом.

Доступная статистика абсолютных значений по зарегистрированным преступлениям предоставляет исследователю основания признавать вопросы совершенствования мер по повышению общественной безопасности на объектах транспорте актуальными: всего за январь—май 2023 г. было зарегистрировано 15 440 преступлений на транспорте, из них преступлений против личности — 210, против собственности — 4780.

Преступления с использованием информационно-телекоммуникационных технологий или в сфере компьютерной информации совершались 3520 раз, преступления в общественных местах совершались более чем в 3,3 тыс. случаев [URL: <https://xn--b1aew.xn--p1ai/reports/item/39336121/> (дата обращения: 10 января 2024 г.)].

Обобщим релевантную статистику ФКУ «ГИАЦ» МВД России в таблице ниже.

Таблица

### Статистика преступлений на транспорте

2022 г.	Январь—май 2023 г.	Категория преступлений, совершенных на транспорте
34 937	15 440	Всего зарегистрировано преступлений, из них:
448	210	Против личности
13 512	4780	Против собственности
7375	3346	В общественных местах
5361	3520	Совершенных с использованием информационно-телекоммуникационных технологий или в сфере компьютерной информации

Приведенная выше статистика иллюстрирует случаи реализации угроз безопасности на транспорте, имеющих криминогенный характер. Помимо подобных угроз к рискам или вызовам общественной безопасности на транспорте также возможно отнести и угрозы технологического характера, под которыми автор будет иметь в виду случаи нанесения ущерба личности в связи с эксплуатацией подвижного состава и иных элементов инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Портал Росстата позволяет получить информацию о численности погибших в происшествиях с транспортными средствами и численности пострадавших (раненых) лиц за период с 2000 г. с выборкой по Российской Федерации.

Полученная статистика указывает на то, что в период с 2000 по 2022 г. на железнодорожном транспорте погибло 43 человека, ранен 171 человек. В совокупности пострадали (погибло + ранено) 214 человек. Наиболее трагичным зафиксирован 2014 г., в который на железнодорожном транспорте погибло 8 человек, были ранены 88 человек, в совокупности пострадали 96 человек. В ряде периодов (2009, 2010, 2012, 2016 гг. не было зафиксировано ни погибших, ни раненых [URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (дата обращения: 16 января 2024 г.)].

Примечательно, что в статистику техногенных происшествий на железнодорожном транспорте за 2009 г. не вошел трагический случай подрыва поезда «Невский экспресс», в результате которого более 100 человек погибли или получили ранения. Объяснение данному факту, как видится, следует из характера произошедшего события, так как в статистику по аварийности на транспорте включаются случаи причинения смерти или вреда здоровью, произошедшие вследствие ненадлежащей (небрежной) эксплуатации технических систем и средств транспорта,

тогда как произошедшее с названным пассажирским поездом являлось террористическим актом.

Дополним приведенную выше статистику, обратившись к статье В. М. Корякина, в которой автор приводит данные о 21 диверсии, которые были совершены в 2022 г., в сравнении с одним подобным случаем в 2021 г. Кроме того, В. М. Корякин приводит описание не менее чем 16 случаев, имеющих признаки диверсий, совершенных в отношении объектов транспорта в 2023 г. [1, стр. 39—48]

Примем проиллюстрированную выше множественность случаев проявления угроз безопасности объектам транспорта и лицам, находящихся на таких объектах, в качестве подтверждения актуальности совершенствования системы защиты объектов транспорта по каждой из категорий реализуемых угроз, а также сочтем возможным считать каждый такой случай (реализовавшуюся угрозу) и их совокупность поводами для совершенствования данной системы.

Здесь же отметим, что Концепция общественной безопасности в Российской Федерации (утверждена Президентом РФ 14 ноября 2013 г. № Пр-2685) предусматривает необходимость постоянного совершенствования системы общественной безопасности, в том числе политических, организационных, информационных и иных правовых мер.

К числу механизмов реализации обозначенной концепции отнесено, среди прочего, совершенствование законодательства РФ в различных направлениях, включающих профилактику правонарушений, установления дисциплинарной, гражданско-правовой, административной и уголовной ответственности за правонарушения в сфере общественной безопасности.

Исходя из этого, признаем в вышеупомянутых положениях Концепции общественной безопасности Российской Федерации необходимое организационное основание для практического воплощения административных и правовых мер по совершенствованию системы защиты железнодорожного транспорта.

Подводя итоги обзору общественно-опасных событий на железнодорожном транспорте, заключим, прежде всего, что железнодорожный транспорт и лица, пользующиеся им, являются объектами множественных противоправных посягательств. Признавая в целом положительную картину развития криминогенной обстановки на транспорте, необходимо учитывать высокое абсолютное количество правонарушений, ежегодно совершаемых на объектах транспорта.

Как показывают результаты открытых дискуссий, профессиональное сообщество ожидает от нормотворческих органов преобразований по ряду важных направлений. В числе таковых — исключение избыточных нормативных предписаний, обязывающих владельцев объектов железнодорожного транспорта выполнять затратные мероприятия в области обеспечения антитеррористической защищенности объектов

транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта, которые в существенной степени не повышают защищенность таких объектов. Важна реализация дифференцированного подхода к реализации нормативных актов в области транспортной безопасности.

В актуальную повестку целесообразно отнесение создания нормативных оснований для введения более «высоких» уровней безопасности на объектах транспортной инфраструктуры (сопряженных с привлечением дополнительного контингента сил обеспечения транспортной безопасности, более интенсивного досмотра объектов досмотра и т.д.) на основании математических моделей прогнозирования рисков, с переходом на расчетную систему допустимого уровня безопасности на основании моделей риск-менеджмента, а также с учетом экономических реалий отрасли.

Примером предметного обсуждения перспектив развития отраслевой нормативной базы в данной области и источником информации для иллюстрации обозначенных выше тезисов служит отраслевая конференция «Транспортная безопасность», организованная Минтрансом России 16 ноября 2022 г. в составе деловой программы Транспортной недели 2022 г. [<https://2022.transweek.digital/ru/forum/program/detail/1028/> (дата обращения: 27 ноября 2023 г.)]

По выделенным выше направлениям совершенствования правовой системы мер по защите объектов транспорта от противоправных посягательств, с точки зрения авторов, целесообразно провести следующую практическую нормотворческую работу.

Во-первых, для «дифференциации» применения конкретных мер защиты объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства возможно уточнить положения нормативного правового акта, а именно Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации (утвержденного приказом Минтранса России от 2 июля 2021 г. № 225). Данный документ целесообразно дополнить нормой, предоставляющей субъекту транспортной инфраструктуры самостоятельно определить релевантный набор мер защиты с учетом экономической целесообразности их реализации. Основой для подобной новеллы может служить аналогичная норма, содержащаяся в нормативном правовом акте ФСТЭК России, определяющем состав и содержание мер по обеспечению безопасности персональных данных. Представим данную норму (п. 10 приказа ФСТЭК России от 18 февраля 2013 г. № 21 «Об утверждении Составы и содержания организационных и технических мер по

обеспечению безопасности персональных данных при их обработке в информационных системах персональных данных») дословно:

«10. При невозможности технической реализации отдельных выбранных мер по обеспечению безопасности персональных данных, а также с учетом экономической целесообразности на этапах адаптации базового набора мер и (или) уточнения адаптированного базового набора мер могут разрабатываться иные (компенсирующие) меры, направленные на нейтрализацию актуальных угроз безопасности персональных данных».

В качестве второго предложения по развитию правовых мер защиты объектов транспорта видится дополнение правового акта Правительства РФ, устанавливающего уровни безопасности и порядок их объявления (постановление от 29 декабря 2020 г. № 2344 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)»), положениями о том, что при принятии решения об изменении уровня безопасности следует учитывать показатель совокупного уровня риска на территории субъекта РФ, для которого изменяется уровень риска.

Данный показатель целесообразно рассчитывать непрерывно путем сопоставления информации, содержащейся в Единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности, к задачам которой относится «осуществление автоматизированного мониторинга текущего состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» (см. постановление Правительства РФ от 1 августа 2023 г. № 1251 «Об утверждении Положения о единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности»). При этом определение метода расчета данного показателя представляется актуальной задачей для ученых смежных областей науки и практиков транспорта. Практической задачей юристов станет качественное применение инструментов юридической техники для формулирования новых нормоположений, которыми в перспективе может быть дополнен указанный акт Правительства РФ.

### **Литература**

1. Корякин, В. М. Противодействие диверсионной деятельности на объектах транспортной инфраструктуры как составная часть обеспечения транспортной безопасности / В. М. Корякин // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 2 (46). — С. 39—48.

### **References**

1. Koryakin, V. M. Protivodeystviye diversionnoy deyatel'nosti na ob'yektakh transportnoy infrastruktury kak sostavnaya chast' obespecheniya transportnoy bezopasnosti [Countering sabotage activities at transport infrastructure facilities as an integral part of ensuring transport security] / V. M. Koryakin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 2 (46). — S. 39—48.

## **МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО**

---

УДК 614.86

**Нерсесян Чинар Вагановна,**  
Национальный университет архитектуры  
и строительства Армении (г. Ереван, Армения)

### **Меры, необходимые для предотвращения дорожно-транспортных происшествий (на примере автотрассы М1 Ереван-Гюмри-Бавра-граница Грузии)**

**Аннотация.** В данной статье представлено исследование вопросов безопасности дорожного движения на межгосударственных автомобильных дорогах в границах населенных пунктов. Рассмотрены действия, определенные пятью столпами безопасности дорожного движения, рекомендованными Организацией Объединенных Наций (ООН) всем странам, и принятыми документом правительства РА «Национальная стратегия безопасности дорожного движения». Важной профилактической мерой обеспечения безопасности дорожного движения являются мероприятия по улучшению дорожного движения или реконструкции дорог с целью устранения «черных точек» – аварийно-опасных участков дорог. Анализ причин дорожно-транспортных происшествий показал, что в населенных пунктах, имеющих придорожные объекты и не имеющих остановочных и стояночных площадок, аварий происходит больше, чем в тех, которые не имеют придорожных объектов. Настоящее исследование проведено на наиболее аварийном участке межгосударственной автодороги М1 (Ереван-Гюмри-Бавра-граница Грузии) (1,0-6,0 км), проходящем через населенные пункты. Были обнаружены «черные точки», установлены причины аварий и разработаны долгосрочные, среднесрочные и краткосрочные меры по их предотвращению. В документе представлены краткосрочные меры, которые будут способствовать повышению безопасности дорожного движения.

**Ключевые слова:** шоссе; автомобиль; безопасность; «черная точка»; проезжая часть.

**Chinar V. Nersesyan,**  
National University of Architecture and Construction of Armenia  
(Erevan, Armenia)

## **Measures necessary to prevent road transport accidents (on the example of M1 Yerevan-Gyumri-Bavra-Georgia border highway)**

**Abstract.** The current paper has presented the study of the traffic safety issues of interstate highways within the borders of settlements. There have been considered the actions defined by the five pillars of road safety encouraged by the United Nations (UN) to all countries, adopted by the RA government's "National Road Safety Strategy" document. An important preventive measure for ensuring road traffic safety is traffic improvement or road reconstruction measures to eliminate "black spots", being accident-prone sections of roads. The analysis of the accidents' causes has shown that there are more accidents in the settlements that have roadside facilities and do not have stopping and parking areas than in those that do not have roadside facilities. The current study has been made on the most accident-prone section of the M1 (Yerevan-Gyumri-Bavra-Georgia border) interstate highway (1.0-6.0 km) passing through settlements. There have been found "black spots", determined the reasons of the accidents, and developed long-term, medium-term and short-term measures to prevent them. The paper has presented the short-term measures that will contribute to increasing traffic safety.

**Keywords:** highway; automobile; safety; "black spot"; carriageway.

---

### **Introduction**

The assessment of the level of traffic safety on highways is important for road operation and traffic management services for the purpose of identifying dangerous areas and developing measures, their reconstruction or improving traffic conditions.

The rapid development of automobile transport has presented several complex and urgent problems that require an urgent solution. One of such problems is increasing the traffic safety of the roads passing through the settlements.

Properly collected traffic accident data and the data system is the cornerstone of all road safety processes, playing an important role in the analysis and monitoring of accident studies and road safety activities. Data system reporting and management is essential for developing strategy, identifying risks, taking necessary interventions, and evaluating strategy performance.

Due to the above, to achieve the highest level of highway safety, the "Zero Vision" policy was adopted by the RA government, which implies the implementation of the UN "Safety Systems Approach", five pillars and principles of strategic development goals.

## **Materials and methods**

Interstate highways, on which the cars traveling is mainly transit, are considered the most dangerous in the borders of settlements.

Operational practice has shown that road closures in residential areas are characterized by many traffic accidents. Traffic flow is complicated by vehicles traveling at lower local speeds, construction and agricultural vehicle traffic, pedestrians crossing the road anywhere, and vehicles parked on the side of the roadway, etc.

The United Nations (UN) encourages all countries, within the legal framework of national and local authorities, to implement actions defined by the five pillars of road safety:

Pillar 1: Road safety management.

Pillar 2: Safer roads and safer traffic.

Pillar 3: Safer vehicles.

Pillar 4: Safer Road users.

Pillar 5: Post-accident response.

For each pillar, the global road safety plan sets a target that Armenia must achieve by 2030, to reduce the number of fatal accidents by 50%.

By the RA government in 2023 The “National Road Safety Strategy of Armenia” was adopted, by which the presented actions are aimed at 2023-2033 to increase traffic safety on RA highways.

It is possible to achieve the effective implementation of the road safety system because of the identification of the problems of the sector, the implementation of operations and the coordination and management of works aimed at achieving the specified goals.

An important preventive measure for ensuring road traffic safety is traffic improvement or road reconstruction measures to eliminate accident-prone sections of roads, “black spots”. For this purpose, the research conducted for the detection, analysis, and elimination of “black spots” is an important tool for all road users, including vulnerable groups of road users.

Since the causes of accidents and the contributing factors are different, the best solution to reduce their number is effective road safety management (Pillar 2).

After the implementation of improvement measures for the elimination of “black spots” — accident-prone sections, then, because of gaining relevant experience, it will be possible to move to universal and implemented action plans for all roads. Detailed research and analysis of “black points” are more than relevant and urgent for improving the safety of highways in our country.

## **Results and discussion**

The analysis of road accidents shows that about 32.6% of the accidents that occurred on interstate roads occurred in settlements or in their influence zone. In the last 10 years, an average of 9.6 accidents occurred in 1 km road sections in residential areas, and 4.6 (about 2 times more) in road sections, which confirms the attention paid to the issue of traffic safety in residential areas.



The analysis of the causes of accidents showed that more accidents occur in settlements that have roadside facilities than in settlements that do not have roadside facilities (Fig. 1).

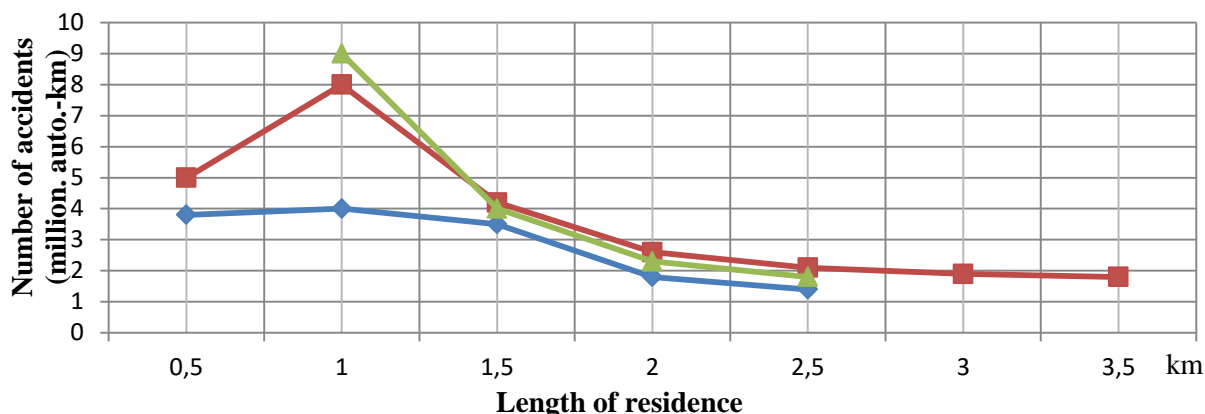


Fig. 1. The influence of the length of the residence on accident rate

- ◆ residences, roadside facilities without guts
- settlements, roadside objects
- ▲ settlements, including roadside objects according to V.F. Babkov's data

The relative number of accidents in settlements depends on their length. In the smallest settlements, drivers pass without changing speed, ignoring the complications of road conditions. In longer residential areas, drivers reduce their speed and drive more cautiously. Practice has shown that in settlements close to each other, when there is no speed limit in the section between settlements, drivers driving at high speed in that section enter the next settlement and often cause accidents.

There has to be considered one of the similar sections, the 1.0-6.0 km section of the M1 interstate highway (the 1st km according to the road traffic cards filled out by the police is calculated after the end sign of the “Yerevan” settlement) where Kasakh and Proshian settlements.

This section is the most accident-prone section of RA highways in 2019-2023 (the current period) there were 121 accidents, because of which 16 people died and 106 people received physical injuries of various degrees (accidents with material damage were not considered) (al. 1).

Table 1

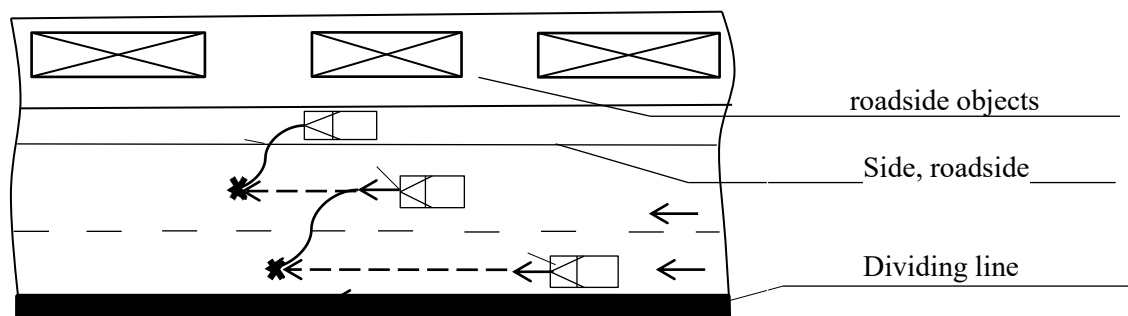
The “black spots” of the M1 highway (1-st in the 6-th km)

Km	1	2	3	4	5	6
Accident	27	17	18	20	24	15

As a result of experimental studies, it was found that accidents occurred in the following situations.

- On both sides of that section of the road (1-6th km) there are many roadside objects, which are close to the roadway, do not have parking spaces,

intersections, gas stations do not have loitering braking zones. As a result, a car parked on the side or on the edge of the roadway, or leaving gas stations, does not correspond to the speed of the flow, at low speed, sometimes also suddenly enters the roadway, dramatically complicates the traffic conditions, and the created emergency situations often end with serious consequences, an accident (Fig. 2).



**Fig. 2. The probability of an accident due to wrong maneuvers on the M1 highway**

(1) A car standing near a roadside object immediately appears in the right side lane of the road, has a low speed, (2) a car traveling at the prescribed speed must brake sharply to avoid hitting 1 or maneuver to the left lane without overestimating the prescribed speed (3) the speed of a speeding car. Such maneuvers often lead to accidents with serious consequences

- There are quite a lot of return places in this area. Since there is no deceleration and entrance lane for these turning places, the original 6.3.1 «turning place» sign on the right side of the carriageway is not visible to drivers of vehicles traveling in the left lane in heavy traffic and is often a vehicle entering the turning place. collision type accidents occur.

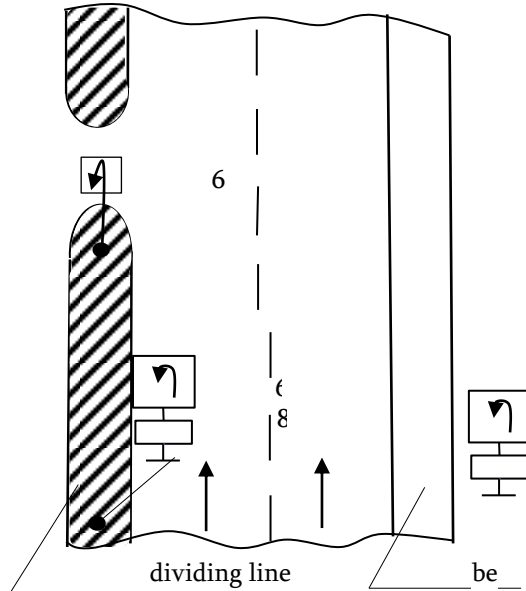
- On both sides of the road in the settlements of Proshyan and Kasakh, intense housing and other construction works have been going on for the last decade, due to which the pedestrian crossing on the roadway has become more active, as a result, pedestrian collisions have also increased.

### Conclusion

Long-term, medium-term, and short-term measures have been developed to reduce traffic accidents and increase traffic safety on the (1.0-6.0) km of the M1 highway, of which the short-term measures have been approved and will be implemented in the UN “development programs” which includes:

- To organize the passage of pedestrian flows through the carriageway.
- To repair, regulate and put into operation the underground pedestrian crossings located at the 0.7th and 3.9th km.
- In the 2nd km (near the canning factory) and 5.1 km (G: Chaushi district) introduce new pedestrian crossings with light calling equipment. Since the main cause of accidents are the illegal drivers who exceed the speed of the traffic, by the way, these traffic lights will restrain them, forcing a relative reduction of the speed.

- 1.0 km set the permitted traffic speed of 60 km/h in both directions of the 6.0 km section, as this section passes through settlements and there is a 2.7 km section, which is fully developed, lying from Proshyan settlement to the Yerevan city entrance sign (there are 3 return places) and the permitted speed is 90 (100) km/h.



**Fig.3. Repetition of initial sign in the dividing zone**

- It is recommended that preliminary sign 6.3.1 “turning place”, taking into account the safety of traffic with continuous dense flows, to be visible to the drivers of cars traveling in the left lane by placing it also in the dividing zone (sign 6.3.1 8.1.1 “distance to the object” sign) (Fig. 3).

## **МОРСКОЕ ПРАВО**

---

УДК 656.61

**Арбия Хлали,**

Факультет экономики, Университет Сфакса, Тунис

**Чеботарев Владимир Евгеньевич,**

Российский университет транспорта (МИИТ)

**Аль Али Насер Абдель Рахим,**

Российский университет транспорта (МИИТ)

### **Проблема автономного судоходства: баланс между устойчивой рентабельностью и риском кибербезопасности**

**Аннотация.** Интеграция автономного судоходства приводит к ряду преобразований в морском секторе, в основном в сфере устойчивой рентабельности. Однако внедрение подобных изменений вызывает ряд проблем. Целью данного исследования является изучение сложного баланса между двумя важнейшими аспектами автономного судоходства, такими как устойчивое создание рентабельности и рисками кибербезопасности. Кроме того, в данной работе рассматривается, как автономное судоходство создает устойчивую рентабельность и в то же время создает надежную систему кибербезопасности. В исследовании рассматриваются различные преимущества, создаваемые автономным судном, подчеркиваются угрозы кибербезопасности, а также отмечаются решение различных проблемы. Результаты подчеркивают важность создания устойчивой рентабельности автономного судоходства и необходимость коррекции действующих правил.

**Ключевые слова:** автономное судоходство; риски кибербезопасности; робототехника на морском транспорте; искусственный интеллект на морском транспорте; системы автоматизации на морском транспорте.

**Hlali Arbia,**

Department of Economics, University of Sfax, Tunisia

**Vladimir Ev. Chebotarev,**

Russian University of Transport (MIIT)

**Naser Abdel Raheem Al Ali,**  
Russian University of Transport (MIIT)

## **Autonomous Shipping challenge between Sustainable Value Creation and Cybersecurity Risk**

**Abstract.** The integration of autonomous shipping introduces several transformations in the maritime sector, mainly the sustainable value creation. However, this technology adoption provokes some challenges. The purpose of the current paper was to study the complicated balance between two critical aspects of autonomous shipping, such as sustainable value creation and cybersecurity risks. In addition, there has been considered how autonomous shipping creates sustainable value while at the same time establishes a robust cybersecurity system. There have been also studied various advantages created by autonomous ships and underlined the cybersecurity threats, also stated the solution of different challenges. The conclusions have highlighted the importance of autonomous shipping value creation and the necessity of current regulations' correction.

**Keywords:** autonomous shipping; cybersecurity risks; robotics in marine transport; artificial intelligence in marine transport; automation systems in marine transport.

---

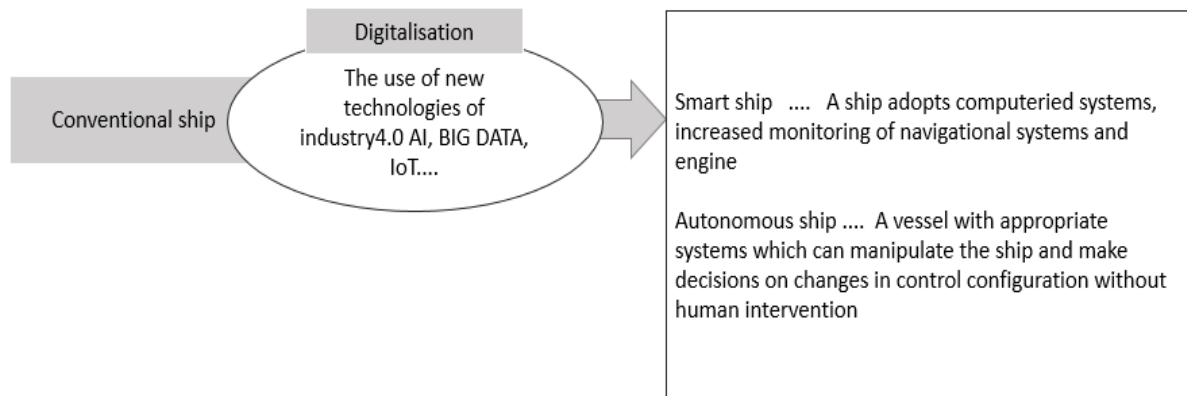
### **Introduction**

The advancements in technology such as digital tools and automation reformed the traditional seaport operations with efficiency optimization, sustainability, and improve of the overall performance of maritime ports in the modern era. Thus, it also reported the challenges, benefits, and potential strategies for successful digital transformation in seaport management (Hlali, 2021).

In addition, the maritime industry has several transformations, driven by the development of autonomous ships. These vessels are one of the main reforms in maritime transportation, as well as autonomous ships are vessels that operate without direct human intervention. The autonomous ships are relied to the advanced technologies, robotics, artificial intelligence, and automation systems. The transformation from traditional crewed vessels to autonomous is supported by several features such as advanced sensor technology, artificial intelligence, connectivity, safety protocols (Ahn et al., 2019).

The digitalization of ships is a continue creation and dynamic process, with new technologies and innovations. The maritime industry holds digitalization as all sectors, it also associated the challenges about safety, security, and environmental. The evolution of ships in the digitalization promises to reform the industry, and to make it more efficient, sustainable, and more connected (International Maritime Organization, 2020). Figure 1 describes the evolution of

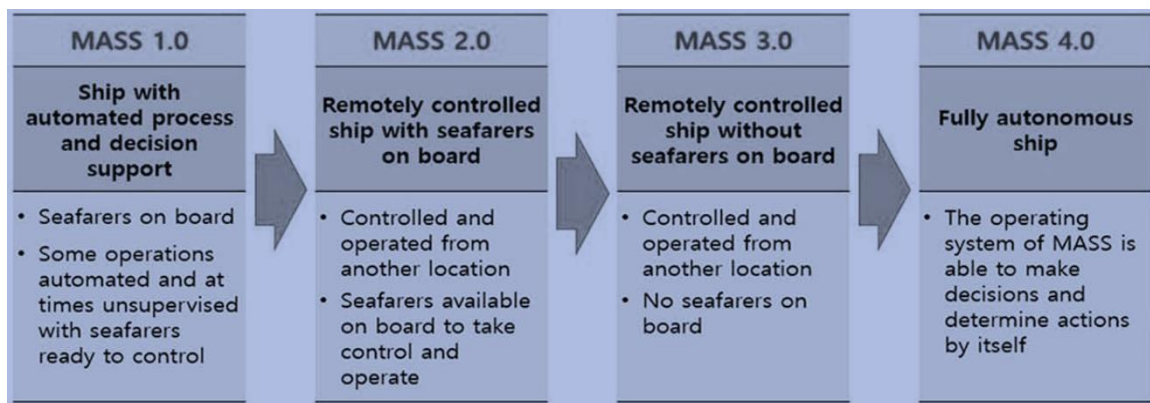
ship due to the digitalization and summaries the difference between smart ship and autonomous ship.



**Fig. 1. Evolution of ships due to digitalization**

Source: created by (Ichimura, 2022)

The international maritime organization (IMO) has classified the levels of autonomy into four levels. Level 1 is the low degree of autonomy with advanced decision support systems on board. Level 2 is semi-autonomous vessel controlled by a remote-control center (RCC) with a reduced crew. Level 3 is a semi-autonomous vessel controlled by a remote-control center (RCC) without any crew on board. Level 4 is fully autonomous ships capable of making decisions themselves. Figure 2 represents the degrees of autonomy which are classified up to four levels in last years.



**Fig. 2. Degrees of autonomy**

Source according to IMO

The autonomous ships are innovative vessels without human crews, have the potential to change the maritime transportation. This research paper analysis the emergence of autonomous shipping, from its appearance as a technological tool for sustainable value creation to the complicated challenges to cybersecurity risks. The paper is organized as follows: the first section represents an introduction that underlines the impact of the digitalization of

ships and cites the different levels of shipping autonomy according to the international maritime organization. The second section defines the value creation of autonomous ship in the sustainable context. The third section explores the meaning of cybersecurity for autonomous ship and defines the critical threats in cybersecurity, the fourth section analysis the variety of challenges, the legal and regulatory challenges. The end section synthesizes the findings of the study.

### **Sustainable value creation of autonomous ships**

Sustainable autonomous ships are eco-friendly vessels transformed the maritime industry by the benefits of the combination of the autonomy with environmental practices. The challenges of the sustainable autonomous ships emphasizing the critical importance of ecological considerations in shaping the future of maritime transportation [<https://doi.org/10.1057/s41278-022-00216-y>]. Thus, the sustainable autonomous ships are at the forefront of adopting eco-friendly propulsion technologies, including electric and hybrid systems, wind-assisted propulsion, and hydrogen fuel cells. These advancements reduce emissions and dependency on traditional fossil fuels. Sustainable autonomous ships leverage advanced algorithms to make data-driven decisions that lower their carbon footprint. Autonomous ship could also connect solar and wind energy on sustainable autonomous ships is becoming increasingly common, further, to reduce their reliance on conventional energy sources (Olabi, et al., 2023). These systems contribute to the vessels sustainability and energy efficiency. Further, the most crucial aspect of sustainability is understanding the environmental impact of autonomous shipping. To promote sustainability in maritime transportation, a comprehensive regulatory framework is needed (Boviatsis and Vlachos, 2022). International organizations and governments are working on standards for sustainable autonomous shipping, addressing emission limits and environmentally responsible practices (IMO, 2021). In addition, the transition to sustainable autonomous shipping is not without challenges, including the need for advanced energy storage solutions, power management systems, and infrastructure at ports to support green technologies.

Sustainable autonomous ships offer a promising solution to reduce the environmental impact of maritime transportation while embracing the benefits of autonomy. These vessels not only provide economic advantages but also contribute to global efforts to combat climate change. The innovations, regulations, and challenges are a vital to the potential of sustainable autonomous shipping in the future.

In addition, the economic value added of autonomous ships is a topic of significant interest in the maritime industry. These vessels offer the potential for substantial cost savings through increased operational efficiency and reduced fuel consumption. The integration of advanced navigation systems and real-time data analytics allows autonomous ships to optimize routes and cargo management, resulting in improved profitability and sustainability. Additionally, the economic value added is enhanced through the predictive maintenance

capabilities of autonomous ships, reducing downtime and maintenance costs. As the maritime industry continues to embrace digitalization, the economic benefits of autonomous ships are becoming increasingly evident, making them a focal point of economic analysis and investment.

**Autonomous ship and Cybersecurity risk**

Kevin Jones analyzed the various threats and their impacts on cybersecurity in the maritime industry and delivered a vision into the specific challenges and vulnerabilities faced by maritime cybersecurity, as well as the potential consequences of cyber threats in this context. It may also explore strategies and solutions to mitigate these threats and enhance the overall cybersecurity posture within the maritime sector [<https://10.1049/etr.2015.0123>].

Cybersecurity has various threats for autonomous ships. In the realm of navigation and control systems, there is a growing vulnerability to cyberattacks that could disrupt critical operations and endanger vessel safety. Similarly, in cargo management, the potential for cyber intrusions threatens not only the security of the cargo itself but also the economic value of the shipment. The communication networks that reinforce autonomous ships are another factor for cybersecurity risks, as gaps in these networks could compromise data integrity and vessel to shore connectivity. Furthermore, the increase of reliance on remote monitoring and the data exchange exposes the maritime sector to potential gaps and data theft. Thus, the cybersecurity threats become paramount to ensure the safe and secure operation of the advanced vessels.

Autonomous ships become popular in the shipping industry, but they also pose significant cybersecurity risks. As these systems become more complex and interconnected, the potential for cyberattacks and data cracks increases. It is essential to integrate cybersecurity best practices into the design and development of autonomous ship systems to ensure the safety and security of the vessel and its passengers. Table 1 represents some cybersecurity risks and some practices that can protect the ship.

*Table 1*

**Cybersecurity risks and best practices for autonomous ship**

Cybersecurity Risks	Cybersecurity Best Practices
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Malware and viruses can be introduced into the system through vulnerabilities in the software or hardware.</li> <li>• Hackers can gain access to the system through unsecured networks or weak passwords.</li> <li>• Insider threats, such as employees or contractors with access to the system, can intentionally or unintentionally cause damage or steal data.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regularly update and patch software and hardware to address known vulnerabilities.</li> <li>• Implement strong access controls, such as multi-factor authentication and role-based access, to limit the potential for unauthorized access.</li> <li>• Regularly monitor the system for suspicious activity and implement incident response plans to quickly respond to any security incidents.</li> </ul>



Sources elaborated by authors

### **Challenges**

The challenges associated with autonomous ships are not developed in the current literature, however some studied focus on and try to analyze the impact of the new technology on maritime transport and maritime industry. In this context (Chougrani et al., 2021), discussed the regulatory framework and legal considerations that are essential to ensure the safe operation of autonomous ships to minimize the environmental impact. Also (Hlali, 2022) examined the specific challenges and issues related to data protection within the shipping industry. The study aims to explore how data privacy and security are addressed, the vulnerabilities and risks associated with data in maritime transport, and potential solutions or best practices to protect sensitive information and resolve the compliance with data protection regulations in the context of shipping. The International Maritime Organization (IMO, 2020) analyzed the complex task of developing comprehensive international regulations for autonomous ships. The stability between the technological innovation and the safety/security of maritime operations is a central challenge, so the crucial challenge to minimize the environmental impact of autonomous ships, includes emissions reduction and prevention the release of harmful substances into the sea requires for current ethical and legal issues. In addition, the responsibility and liability for accidents involved by autonomous ships represent another obstacle in the autonomous shipping industry. In general, there many challenges facing the adoption of autonomous ships such as:

*Liability and Responsibility:* As autonomous ships operate without human intervention, establishing liability in case of accidents or incidents becomes a multifaceted issue. Traditional maritime law frameworks are not assisted to address these scenarios (IMO, 2020). The International Maritime Organization is working on the legal implications of autonomous shipping, including liability concerns to provide a global regulatory framework (IMO, 2020).

*Cybersecurity:* Autonomous ships rely on digital systems and connectivity, making them susceptible to cyber threats. Khan conducted comprehensive studies on the cybersecurity risks faced by autonomous ships, shedding light on the challenges and potential solutions (khan et al., 2023).

*International Harmonization:* The global nature of maritime trade demands harmonized regulations. Achieving consensus among various nations on regulatory matters is essential to ensure smooth international operations (IMO, 2020). The IMO is at the forefront of these efforts, striving to establish uniform international regulations for autonomous ships (IMO, 2020).

*Environmental Regulations:* Autonomous ships need to comply with environmental standards, such as reduction of emissions and adopting eco-friendly technologies examined the environmental impacts and challenges of digitalization in maritime transport for sustainable practices [<https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2023.114420>].

*Recognition and Acceptance:* Autonomous systems on ships need to be recognized and accepted by port authorities and other vessels. Also, the integration into existing maritime protocols is vital for the industry's progress (IMO, 2020). Kim explored the impact of autonomous shipping on regulations, technologies, and industries.

There are numerous challenges associated with the use of autonomous ships such as technology, safety, regulation, ethics, and the environment. These challenges require collaborative efforts, international cooperation, and innovation to ensure the successful integration of autonomous ships into the maritime industry.

### **Conclusion**

The current paper has explored the benefits of autonomous ships to sustainability within the innovative value creation added to the dimensions of sustainability such as economic, social, environment, and technological. In addition, the paper has analyzed the cybersecurity risks of autonomous ships and detected the main challenges.

The main findings of the study highlighted the importance of both sustainability and cybersecurity in the era of autonomous shipping. Autonomous ships hold significant potential for sustainable value creation in the maritime industry. It offers the opportunity to optimize routes, reduce fuel consumption, and minimize emissions. These advancements align with global efforts to combat climate change and reduce the environmental footprint of the shipping sector. In addition, the economic benefits and efficiency improvements are reinvested in sustainable initiatives. However, cybersecurity challenges defined by the rise of cyber threats present a significant concern. The complexity of autonomous systems, the reliance on communication networks, and the potential vulnerabilities make autonomous ships susceptible to cyberattacks. Also, the security and resilience of these vessels to avoid operational disruptions, safety hazards, and environmental disasters.

The study has concluded that the matching sustainability and cybersecurity is the key to a successful future for autonomous ships. In conclusion, the autonomous shipping era holds immense promise in terms of sustainability and economic efficiency. The industry's stakeholders, from shipbuilders to regulatory bodies, need to make an equilibrium between benefits and cybersecurity risks.

## **МОРСКОЕ ПРАВО**

---

УДК 627.09

**Синицын Сергей Андреевич,**

доктор юридических наук, профессор,

Российская академия наук,

главный научный сотрудник центра частного права,

Институт законодательства и сравнительного правоведения

при Правительстве РФ

**Кабытов Павел Петрович,**

кандидат юридических наук,

Институт законодательства и сравнительного правоведения

при Правительстве РФ

### **К вопросу о критериях неразрывной связи объектов инфраструктуры портов**

**Аннотация.** Транспортным законодательством в рамках регулирования отношений, возникающих между организациями водного транспорта, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и (или) юридическими лицами при осуществлении судоходств проведена правовая идентификация речных и морских портов, определены элементы имущественно-правового статуса портов и расположенного в портах имущества, а также закреплены особенности правового регулирования имущественных отношений, объектом которых выступает имущество, расположенное в порту. К числу таких особенностей относится закрепление специального порядка аренды портового имущества, находящегося в федеральной собственности, лицами, владеющими объектами инфраструктуры порта, «неразрывно связанными» с арендуемым имуществом. В статье на основе системного толкования норм законодательства выявляется содержание категории «неразрывная связь» применительно к объектам инфраструктуры порта. Авторы, исследуя действующее законодательство, приходят к выводу о наличии в нем отдельных противоречий. Также в статье сформулированы рекомендации для органов публичной власти по интерпретации критериев неразрывной связи объектов инфраструктуры портов в рамках правоприменительной деятельности.

**Ключевые слова:** объект инфраструктуры порта; неразрывная связь; критерии неразрывной связи; аренда; федеральная собственность.

**Sergey An. Sinitsyn,**

Doctor of Law, professor,  
Russian Academy of Sciences,  
chief researcher at the Private Law Center,  
Institute of Legislation and Comparative Law under the Government  
of the Russian Federation

**Pavel P. Kabytov,**

Candidate of Law,  
Institute of Legislation and Comparative Law under the Government  
of the Russian Federation

### **On the issue of criteria for the unbreakable link among port infrastructure facilities**

**Abstract.** Transport legislation, as part of the regulation of relations arising among water transport organizations, shippers, consignees, passengers, and other individuals and/or legal entities during shipping, has carried out the legal identification of river and seaports, determined the elements of the property and legal status of ports and property located in ports, and fixed the features of the legal regulation of property relations, the object of which is the property located in the port. These features include the establishment of a special procedure for leasing port property that is federally owned by persons who own port infrastructure facilities that are “unbreakably linked” with the leased property. The current paper, based on a systematic interpretation of legal norms, has identified the content of the category “unbreakable link” in relation to port infrastructure facilities. While examining the current legislation, there has been concluded that there are certain contradictions in it. The paper has also formulated recommendations for public authorities on the interpretation of criteria for the unbreakable link of port infrastructure facilities within the framework of law enforcement activities.

**Keywords:** port infrastructure facility; unbreakable link; criteria for unbreakable link; lease; federal property.

---

Для конструирования правил поведения субъектов права законодателем наряду со строго определенными понятиями использует различные оценочные категории, которые не конкретизированы и уточняются при применении закона. Наличие таких понятий в праве — объективная необходимость, обеспечивающая гибкость нормативно-правового регулирования сложных явлений объективной действительности, многообразия общественных процессов [1; 3]. Именно благодаря тому, что оценочные понятия являются нечеткими по своей

логической природе, они позволяют охватить обширный круг обстоятельств действительности, который законодатель, как правило, не в состоянии точно очертить (определить) применительно ко всем случаям действия правовой нормы, учет которых в рамках правоприменительной деятельности зачастую просто необходим для успешной реализации целей действия правовых норм [2]. Однако несмотря на объективную необходимость оценочных понятий в праве, их толкование и интерпретация в рамках правоприменительной деятельности вызывают многочисленные споры и разногласия между субъектами права.

Одним из частных примеров применения в праве оценочных понятий является включение в нормы Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее — КВВТ РФ) и Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее — Закон о морских портах) категории «неразрывной связи» как свойства объектов инфраструктуры портов.

Наличие такого свойства позволяет собственнику объекта инфраструктуры порта арендовать без проведения торгов связанный с ним объект инфраструктуры порта, находящийся в федеральной собственности. В то время как по общему правилу аренда недвижимого имущества, находящегося в государственной и муниципальной собственности, осуществляется на конкурентной основе.

Вышеуказанные федеральные законы характеризуются содержательной идентичностью в части определения критериев «неразрывной связи»: «смежный объект недвижимого имущества по своим техническим характеристикам, месту нахождения, назначению неразрывно связан с объектом аренды (порта) и обеспечивает технологический процесс оказания услуг в порту» (ч. 11 ст. 31 Закона о морских портах, п. 3 ст. 53 КВВТ РФ).

Как усматривается из вышеприведенных норм основным условием, необходимым для заключения договора аренды недвижимого имущества без проведения торгов, является обладание им специфическими характеристиками, а именно:

— смежность по отношению к объекту инфраструктуры порта, принадлежащему на праве собственности лицу, которое претендует на заключение договора аренды недвижимого имущества;

— наличие неразрывной связи по техническим характеристикам, месту нахождения, назначению с объектом инфраструктуры порта, принадлежащим на праве собственности лицу, которое претендует на заключение договора аренды недвижимого имущества;

— специальная функциональность: обеспечивает технологический процесс оказания услуг в порту.

Учитывая оценочный характер перечисленных характеристик (смежность, неразрывная связь, специальная функциональность) федеральный законодатель:

— наделил Минтранс России полномочием по установлению критериев неразрывной связи находящегося в государственной собственности и относящегося к недвижимому имуществу объекта порта со смежным объектом порта, относящимся к недвижимому имуществу и принадлежащим лицу на праве собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления (далее — критерии неразрывной связи, неразрывная связь) (абз. 2 п. 3 ст. 53 КВВТ РФ, ч. 13 ст. 31 Закона о морских портах);

— установил специальную процедуру подтверждения наличия неразрывной связи объектов порта, относящихся к недвижимому имуществу (ч. 5 ст. 53 КВВТ РФ, ч. 13 ст. 31 Закона о морских портах).

Минтрансом России в рамках предоставленных полномочий утверждены критерии неразрывной связи объектов инфраструктуры:

— морских портов (приказ Минтранса России от 20 октября 2017 г. № 454 «Об утверждении критериев неразрывной связи находящихся в государственной собственности и относящихся к недвижимому имуществу объектов инфраструктуры морского порта со смежным объектом инфраструктуры морского порта, относящимся к недвижимому имуществу и принадлежащим лицу на праве собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления»);

— портов, расположенных на внутренних водных путях (приказ Минтранса России от 28 мая 2014 г. № 138 «Об утверждении Критериев неразрывной связи находящегося в государственной собственности и относящегося к недвижимому имуществу объекта порта со смежным объектом порта, относящимся к недвижимому имуществу и принадлежащим лицу на праве собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления»);

При анализе соответствующих критериев обращают на себя внимание критерии неразрывной связи, утвержденные приказом от 28 мая 2014 г. № 138:

1) смежный объект порта по своим техническим характеристикам, месту нахождения, назначению неразрывно связан с находящимся в государственной собственности и относящимся к недвижимому имуществу объектом порта;

2) смежный объект порта обеспечивает технологический процесс оказания услуг в порту, что подтверждается технической или проектной документацией на данный объект;

3) смежный объект порта расположен на земельном участке, находящемся во владении и (или) в пользовании у лица, которому принадлежит на праве собственности, хозяйственного ведения или оперативного управления относящийся к недвижимому имуществу

данный объект порта, с видом разрешенного использования для размещения объектов порта и (или) относящегося к зоне транспортной инфраструктуры, установленной в соответствии с законодательством РФ о градостроительной деятельности.

Соотнесение приведенных критериев неразрывной связи с нормой абз. 1 п. 3 ст. 53 КВВТ РФ выявляет их частичное противоречие в той части, в которой приказом Минтранса России от 28 мая 2014 г. № 138 расширен перечень характеристик смежного объекта недвижимого имущества (объект инфраструктуры порта), наличие которых позволяет заключить договор аренды находящегося в федеральной собственности и относящегося к недвижимому имуществу объекта порта, без проведения торгов.

В частности, п. 3 ст. 53 КВВТ РФ в отличие от приказа Минтранса России от 28 мая 2014 г. № 138 не предъявляет каких-либо требований к виду разрешенного использования земельного участка, на котором расположен смежный объект недвижимого имущества (объект инфраструктуры порта), а равно его принадлежности к той или иной территориальной зоне.

Важно отметить, что аналогичный критерий в отношении объектов инфраструктуры морских портов не установлен. В приказе Минтранса России от 20 октября 2017 г. № 454 обоснованно закреплено в качестве критерия местонахождение связанного объекта инфраструктуры порта на смежном или том же земельном участке.

Содержательно критерий неразрывной связи, установленный п. 3 приказа Минтранса России от 28 мая 2014 г. № 138, предусматривает, что для признания неразрывной связи смежный объект недвижимого имущества (объект инфраструктуры порта) должен быть расположен на земельном участке с видом разрешенного использования для размещения объектов порта и (или) относящемся к зоне транспортной инфраструктуры, установленной в соответствии с законодательством РФ о градостроительной деятельности.

Составной союз «и (или)», использованный при формулировании нормы п. 3 приказа Минтранса России от 28 мая 2014 г. № 138, указывает на возможность как одновременного наличия субъектов (признаков и т.п.), указанных по обе стороны синтаксемы («и»), так и только одного из них («или»).

Таким образом, смежный объект недвижимого имущества (объект инфраструктуры порта) соответствует критерию неразрывной связи, установленному п. 3 приказа Минтранса России от 28 мая 2014 г. № 138, в одном из приведенных ниже случаев:

— в случае его расположения на земельном участке с видом разрешенного использования для размещения объектов порта;

— в случае его расположения на земельном участке, относящемся к зоне транспортной инфраструктуры, установленной в соответствии с законодательством РФ о градостроительной деятельности.

Интерпретация нормы п. 3 приказа Минтранса России от 28 мая 2014 г. № 138, как предусматривающей, что смежный объект недвижимого имущества (объект инфраструктуры порта) должен располагаться на земельном участке с видом разрешенного использования для размещения объектов порта, который при этом одновременно относится к зоне транспортной инфраструктуры, вступает в прямое противоречие с ее содержанием.

Категории «видом разрешенного использования» и «зона транспортной инфраструктуры» являются разнопорядковыми. Зона транспортной инфраструктуры является разновидностью территориальных зон, виды и состав которых установлен ст. 35 Градостроительного кодекса Российской Федерации (далее — ГрК РФ).

В соответствии с ч. 7, 8 ст. 35 ГрК РФ в состав зоны транспортной инфраструктуры могут включаться:

— коммунальные зоны — зоны размещения коммунальных и складских объектов, объектов жилищно-коммунального хозяйства, объектов транспорта, объектов оптовой торговли;

— производственные зоны — зоны размещения производственных объектов с различными нормативами воздействия на окружающую среду;

— иные виды производственной, инженерной и транспортной инфраструктур.

Зона транспортной инфраструктуры предназначена для размещения промышленных, коммунальных и складских объектов, объектов инженерной и транспортной инфраструктур, в том числе сооружений и коммуникаций железнодорожного, автомобильного, речного, морского, воздушного и трубопроводного транспорта, связи, а также для установления санитарно-защитных зон таких объектов в соответствии с требованиями технических регламентов.

Приведенные законоположения в своей системной взаимосвязи с нормой ч. 2 ст. 37 ГрК РФ, которой предусмотрено, что виды разрешенного использования земельных участков и объектов капитального строительства устанавливаются применительно к каждой территориальной зоне, допускают отнесение к зонам транспортной инфраструктуры земельных участков, предусмотренных для размещения коммунальных, производственных, складских и иных объектов, т.е. таких, разрешенный вид использования которых не относится к эксплуатации транспорта.

Установление видов разрешенного использования земельных участков и объектов капитального строительства применительно к каждой территориальной зоне в соответствии с ч. 6 ст. 30 ГрК РФ осуществляется в градостроительном регламенте.



Согласно ст. 37 ГрК РФ различаются следующие виды разрешенного использования земельных участков и объектов капитального строительства: основные; условно разрешенные; вспомогательные, которые допустимы только в дополнение к основным и условно разрешенным для совместного с ними осуществления. Виды разрешенного использования земельных участков и объектов капитального строительства устанавливаются по каждой территориальной зоне, и обязательно — основные виды для каждой территориальной зоны, в отношении которой устанавливается градостроительный регламент. Основные и вспомогательные виды выбираются правообладателями земельных участков и объектов капитального строительства из видов, предусмотренных зонированием территорий, самостоятельно без дополнительных разрешений и согласования.

Анализ судебной практики и градостроительных регламентов, содержащихся в правилах землепользования и застройки территории муниципальных образований показывает, что к зонам транспортной инфраструктуры могут относиться земельные участки с разрешенным видом использования (в том числе основным): производственная деятельность, склады, административные здания организаций, обеспечивающих предоставление коммунальных услуг, магазины, общежития [см., например: постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 19 мая 2021 г. № Ф02-1906/2021 по делу № А69-3535/2019; постановление Десятого арбитражного апелляционного суда от 2 сентября 2021 г. № 10АП-13770/2021 по делу № А41-78186/2020; постановление главы городского округа Котельники Московской области от 23 июня 2021 г. № 529-ПГ «Об утверждении Правил землепользования и застройки территории (части территории) городского округа Котельники Московской области»; постановление администрации городского округа Мытищи Московской области от 18 марта 2021 г. № 857 «Об утверждении правил землепользования и застройки территории (части территории) городского округа Мытищи Московской области»].

Таким образом, смежный объект недвижимого имущества (объект инфраструктуры порта), который по своим техническим характеристикам, месту нахождения, назначению неразрывно связан с находящимся в федеральной собственности объектом речного порта, расположен на земельном участке, вид разрешенного использования которого не относится к эксплуатации водного транспорта, но относится к зоне транспортной инфраструктуры, соответствует критериям неразрывной связи, утвержденным приказом Минтранса России от 28 мая 2014 г. № 138.

Более того, даже в случаях, если смежный объект недвижимого имущества (объект инфраструктуры порта), по своим техническим характеристикам, месту нахождения, назначению неразрывно связан с находящимся в федеральной собственности объектом речного порта,

расположен на земельном участке, который не относится к зоне транспортной инфраструктуры, имеет место соответствие критериям неразрывной связи, утвержденным приказом Минтранса России от 28 мая 2014 г. № 138, по следующим причинам.

Во-первых, в связи с имеющимся противоречием между нормой абз. 1 п. 3 ст. 53 КВВТ РФ и нормами приказа Минтранса России от 28 мая 2014 г. № 138 в той части, в которой им расширен перечень характеристик смежного объекта недвижимого имущества (объект инфраструктуры порта), наличие которых позволяет заключить договор аренды, находящегося в федеральной собственности и относящегося к недвижимому имуществу объекта порта, без проведения торгов (требования к характеристикам земельных участков). Разрешение указанного противоречия осуществляется применением норм нормативного правового акта, имеющего большую юридическую силу: КВВТ РФ.

Как следует из правовых позиций Конституционного Суда РФ, выраженных в ряде его решений (Постановление от 6 декабря 2017 г. № 37-П, Определения от 27 сентября 2016 г. № 1782-О, № 1784-О и др.), право граждан оспорить в судебном порядке сам нормативный правовой акт органа публичной власти представляет собой дополнительную возможность защиты прав и свобод с применением судебного механизма, которую граждане и юридические лица, по своему усмотрению осуществляющие принадлежащие им гражданские права (п. 1 ст. 9 ГК РФ), а значит, свободные в выборе способа их защиты (одного или нескольких), могут использовать наряду с такими правовыми средствами, как неприменение судом в конкретном деле нормативного правового акта, противоречащего акту большей юридической силы, а также предъявление в суд исковых требований, основанных на иных формах защиты своих прав.

Во-вторых, установление границ территориальных зон отнесено к компетенции органов местного самоуправления, органов публичной власти субъектов РФ, которые могут не учитывать при их определении наличия между смежными объектами недвижимого имущества (объектами инфраструктуры порта) неразрывной связи по техническим характеристикам, месту нахождения, назначению и обеспечению ими технологического процесса оказания услуг в порту. Российское законодательство вводит комплексное регулирование портовой инфраструктуры, опираясь на критерии функциональной связи и единство ее назначения в циклах использования и функционирования. Это выражается в том, что к объектам речного порта относятся не только сооружения, обустроенные и оборудованные непосредственно для обслуживания пассажиров и судов, но и иные сооружения, необходимые и обеспечивающие взаимодействие различных видов транспорта, операции по погрузке/перегрузке/выдаче/хранению/приемке грузов (ст. 3 КВВТ РФ). Этот подход законодателя позволяет относить к инфраструктуре

порта такие сооружения, как склады и перегрузочные пункты по специфике осуществляемой ими деятельности и наличию транспортной инфраструктуры. Законодатель не устанавливает в качестве определяющего признака, относящего объекты к объектам порта, определенный вид разрешенного использования земельного участка под такими объектами. Объекты относятся к объектам порта исходя из своей функциональной принадлежности и цели использования. То есть неразрывная связь устанавливается непосредственно между объектами транспортной инфраструктуры, а различные виды разрешенного использования земельного участка, расположенного под ними, имеют значение только для определения порядка и формы землепользования. Иное толкование создавало бы необоснованные препятствия для оформления прав на объекты инфраструктуры порта, уже находящейся в неразрывной технологической взаимосвязи, что само по себе является существенным административным барьером осуществления целевой экономической деятельности.

Вышеизложенное позволит сделать следующие выводы и рекомендации.

Во-первых, в рамках правоприменительной деятельности органов публичной власти по установлению неразрывной связи между объектами инфраструктуры порта необходимо учитывать наличествующие противоречия в нормативных правовых актах и опираться при разрешении данных противоречий на содержание норм нормативного правового акта, имеющего большую юридическую силу, а именно КВВТ РФ.

Во-вторых, в рамках правоприменительной деятельности органов публичной власти необходимо учитывать, что исходя из содержания норм КВВТ РФ смежный объект недвижимого имущества (объект инфраструктуры порта), который по своим техническим характеристикам, месту нахождения, назначению неразрывно связан с находящимся в федеральной собственности объектом речного порта, расположенный на земельном участке, вид разрешенного использования которого не относится к эксплуатации водного транспорта, соответствует критериям неразрывной связи, утвержденным приказом Минтранса России от 28 мая 2014 г. № 138, в том числе в условиях отнесения такого земельного участка к иным территориальным зонам, установленным в соответствии с градостроительным законодательством (а не только к зоне транспортной инфраструктуры). Принадлежность к объектам порта определяется их функциональным назначением, а не видом разрешенного использования земельного участка или принадлежностью к определенной территориальной зоне.

В-третьих, целесообразна проработка вопроса приведения положений подзаконного нормативного правового акта в соответствие с законодательным актом, имеющим большую юридическую силу

**Литература**

1. Алексеев, С. С. Право: азбука — теория — философия: опыт комплексного исследования / С. С. Алексеев. — Москва : Норма, 1999.
2. Беляева, О. М. Оценочные понятия и категории в российском праве / О. М. Беляева // Актуальные проблемы экономики и права. — 2013. — № 1. — С. 203—207.
3. Брайнин, Я. М. Уголовный закон и его применение / Я. М. Брайнин. — Москва : Юрид. лит., 1967.

**References**

1. Alekseyev, S. S. Pravo: azbuka — teoriya — filosofiya: opyt kompleksnogo issledovaniya [Law: ABC - theory - philosophy: experience of complex research] / S. S. Alekseyev. — Moskva : Norma, 1999.
2. Belyayeva, O. M. Otsenochnyye ponyatiya i kategorii v rossiyskom prave [Valuation concepts and categories in Russian law] / O. M. Belyayeva // Aktual'nyye problemy ekonomiki i prava. — 2013. — № 1. — S. 203—207.
3. Braynin, YA. M. Ugolovnyy zakon i yego primeneniye [Criminal law and its application] / YA. M. Braynin. — Moskva : Yurid. lit., 1967.

## **МОРСКОЕ ПРАВО**

---

УДК 349.6

**Филиппов Дмитрий Алексеевич,**  
Российский университет транспорта (МИИТ)

### **Каспийское море: история становления и развития правового режима использования**

**Аннотация.** В статье рассматриваются этапы правового регулирования использования Каспийского моря государствами, относящимися к прикаспийскому бассейну, в различные исторические периоды. Осуществлен ретроспективный обзор нормативных правовых актов, регламентирующих отношения в сфере Каспийского моря с начала XX в. по настоящее время, определены правовые последствия отсутствия единообразия подходов к правовому статусу Каспия для отношений по использованию его природных ресурсов. Рассматриваются предпосылки различных подходов к правовому режиму Каспия, исследуется значение развития судоходства на Каспийском море для реализации целей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года. Определены ключевые факторы, оказывающие влияние на изменение объема перевалки грузов через порты Каспийского бассейна.

**Ключевые слова:** Каспийское море; правовой статус Каспия; договоры и соглашения о Каспийском море; правовое регулирование судоходства; прикаспийские государства.

**Dmitry A. Filippov,**  
Russian University of Transport (MIIT)

### **The Caspian Sea: history of the legal regime formation and development**

**Abstract.** The current paper has considered the stages of legal regulation of the use of the Caspian Sea by the states belonging to the Caspian basin in various historical periods. There has been conducted a retrospective review of regulatory legal acts regulating relations in the Caspian Sea since the beginning of the twentieth century to the present time. There have been identified the legal consequences of the lack of uniformity of approaches to the legal status of the Caspian Sea for relations regarding the use of its natural resources.

There have been considered the prerequisites for various approaches to the legal regime of the Caspian Sea. There has been studied the significance of the development of shipping on the Caspian Sea for the implementation of the goals of the Transport Strategy of the Russian Federation for the period until 2030 with a forecast until 2035. There have been established the key factors influencing changes in the volume of cargo transshipment through the ports of the Caspian Basin.

**Keywords:** the Caspian Sea; legal status of the Caspian Sea; treaties and agreements on the Caspian Sea; legal regulation of shipping; countries surrounded by the Caspian Sea.

---

Особенности правового статуса Каспийского моря определяются уникальной спецификой его физических и географических характеристик: являясь внутриконтинентальным замкнутым водоемом, Каспий на протяжении многих лет представляет собой предмет для политических и научных дискуссий.

Отсутствие выходов в Мировой океан и бессточный бассейн водоема с одной стороны, и протяженность береговой линии, размер, характер протекающих физических и биологических процессов — с другой стороны, определяют дуализм в определении статуса Каспия. Часть авторов предлагают считать его «трансграничным озером», «самым большим озером в мире», «уникальным международным бессточным озером с особым статусом и режимом» [1, стр. 3; 2], другие оперируют понятием «Каспийское море» [3, стр. 200], традиционным для отечественного правотворчества. Следует отметить, что такое терминологическое разнообразие — не просто отражение различных подходов к определению географического объекта. Подобный дуализм имеет значительные юридические последствия: правовые режимы озер и морских пространств значительно различаются.

На протяжении длительного исторического периода международно-правовой характер отношений по использованию Каспия выражался во взаимодействии двух государств — СССР и Ирана.

Основой регламентации таких отношений являлся Договор между РСФСР и Персией, заключенный в Москве 26 февраля 1921 г. Указанный Договор отменял положения Туркманчайского мирного трактата от 20 февраля 1828 г., ознаменовавшего окончание русско-иранской войны, согласно которому Персии запрещалось иметь на Каспийском море собственный флот. Договор 4. Договор между Российской Социалистической Федеративной Советской Республикой и Персией 1921 г. устанавливал правило, согласно которому суда России и Персии наделялись правом свободного плавания в водах Каспийского моря под своими флагами (ст. IX). Таким образом, принадлежность Каспия юридически закреплялась за РСФСР и Персией. Впоследствии названное

положение нашло подтверждение в Договоре о гарантии и нейтралитете между СССР и Персией от 1 октября 1927 г.

Дальнейшее развитие правового положения Каспия как моря, принадлежащего только двум государствам, воплотилось в нормах Договора о торговле и мореплавании между СССР и Ираном от 25 марта 1940 г. Статья 13 Договора прямо указывает на возможность нахождения на всем протяжении Каспийского моря только судов, принадлежащих Союзу Советских Социалистических Республик или Ирану. При этом судам под флагом каждой из сторон в портах другого договаривающегося государства (СССР или Ирана) предоставляются права, равные правам, принадлежащим национальным судам государства порта. Договор также устанавливал взаимные льготы по взиманию портовых сборов в портах Каспийского моря для советских и иранских судов, а также право пользования льготами и преимуществами в отношении ввоза рыбы, составляющей улов экипажа судов, плавающих под флагом СССР или Ирана.

В 1992 г. в результате процессов по трансформации Советского Союза количество государств вдоль береговой линии Каспийского моря увеличилось: в настоящее время к прикаспийским странам относятся Российская Федерация, Азербайджан, Казахстан, Туркменистан и Иран. Названные государства имеют районы внутригосударственной территории в бассейне Каспия. Но экономические интересы использования морских торговых путей также присущи и государствам, расположенным в определенной близости от Каспия. К таким государствам относятся Грузия, Армения, Узбекистан и Турция.

Документы постсоветского периода, регламентировавшие отношения Российской Федерации и Иранской Исламской республики, подчеркивали преемственность предыдущих соглашений и сохранение ранее достигнутых договоренностей. Подобное признание было основано на Алма-Атинской декларации 1991 г., устанавливающей для стран — участников Содружества Независимых Государств необходимость гарантированного выполнения международных обязательств, вытекающих из договоров и соглашений бывшего Союза ССР.

Вместе с тем образование новых суверенных государств на территориях бывших советских республик стало предпосылкой для появления противоречивых точек зрения на правовой статус Каспия и принадлежность его акватории.

В частности, Азербайджанская Республика заняла позицию признания Каспия международным озером, тем самым автоматически исключив его из юрисдикции Конвенции о морском судоходстве 1982 г. и наделив режимом водного объекта, в отношении которого допускается разделения на национальные секторы. Подобное одностороннее изменение статуса Каспия повлекло за собой и одностороннее закрепление Азербайджаном своего влияния на одну из его частей. Так, согласно п. 2 и 3 ст. 11

Конституции Азербайджанской Республики 1995 г. территорией Азербайджана является в том числе «принадлежащий Азербайджанской Республике сектор Каспийского моря (озера)», который как часть территории не может быть передан «никогда, никому и ни в каком виде».

Таким образом, со стороны Азербайджана были в одностороннем порядке отменены положения Договоров 1921, 1927 и 1940 гг.

Следует отметить, что Иранская Исламская Республика выразила протест на действия Азербайджана, направив на имя Генерального секретаря ООН соответствующее письмо от 11 ноября 1997 г. Названный документ указывал на недопустимость совершения каких-либо юридически значимых действий в отношении Каспийского моря без согласия других прикаспийских государств и содержал требования придерживаться ранее достигнутых договоренностей, отраженных в Договорах 1921—1940 гг. и Алма-Атинской декларации 1991 г.

В конце 1990-х гг. в отношениях прикаспийских государств сложилась специфическая ситуация, связанная с необходимостью пересмотра бывшими союзными республиками объема прав на акваторию Каспийского моря: пределы влияния этих новых государств в области использования Каспия необходимо было определять в переговорном порядке с Российской Федерацией. Одновременно с этим богатство недр Каспийского моря определяло заинтересованность отдельных государств в интенсификации процессов по заключению договоров на разработку месторождений нефти с заинтересованными иностранными компаниями.

Так, 18 декабря 1998 г. был издан нормативный правовой акт, санкционирующий заключение Соглашения между Государственной нефтяной компанией Азербайджанской Республики и *BP Exploration Limited* о разведке, разработке и долевом разделе нефти [4]. По мнению исследователей, в процессе осуществления указанных действия формировалась угроза произвольного установления в одностороннем порядке национальных секторов акватории Каспийского моря без уведомления Российской Федерации [1, стр. 21].

В целях установления правового режима Каспийского моря, соответствующего принципам международного права и национальных правовых систем, в течение долгого времени вырабатывался необходимый переговорный механизм. Его формирование было осложнено различными взглядами заинтересованных сторон на изначальный статус Каспия. Так, Азербайджанская Республика настаивала на изначальном транслируемой ею позиции о наделении Каспийского моря статусом трансграничного озера и следующей из такого статуса возможностью разделения Каспия на национальные секторы, Казахстан придерживался концепции распространения на Каспий Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. с соответствующими положениями о свободе открытого моря, Российская Федерация и Иран выступали за то, чтобы



основу правовой регламентации использования Каспия составляли советско-иранские соглашения предыдущих периодов.

Без малого в течение 20 лет осуществлялись переговоры между Российской Федерацией и прикаспийскими государствами, получившими статус независимых государств после распада СССР. Итоги таких переговоров воплощались в двусторонних Соглашениях, устанавливавших преимущественно правила совместного использования недр Каспийского моря. Так, Соглашение между Российской Федерацией и Республикой Казахстан о разграничении дна северной части Каспийского моря в целях осуществления суверенных прав на недропользование, заключенное в Москве 6 июля 1998 г., подтверждая принципы общего пользования водной поверхностью Каспия, обеспечение свободы судоходства, согласованных норм рыболовства и защиты окружающей среды, устанавливало разграничение дна северной части Каспийского моря и его недр по «срединной линии, модифицированной на основе принципа справедливости и договоренности Сторон» (ст. 1). Географическое описание прохождения модифицированной линии и ее координат осуществлено на основе согласованных государствами картографических материалов и базисных линий и закреплено в специальном Протоколе от 13 мая 2002 г.

Аналогичным способом — на основании метода срединной линии, модифицированной по договоренности Сторон, разграничивались участки дна Каспийского моря, сопредельные для Российской Федерации, Азербайджана. Соглашение между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой о разграничении сопредельных участков дна Каспийского моря было заключено в Москве 23 сентября 2002 г.

Значимость определения международно-правового статуса Каспийского моря подчеркивается в совместном российско-туркменском коммюнике от 21 января 2002 г. Как указано в заявлении глав государств, подобное определение статуса позволяет создать благоприятные условия для освоения углеводородных и биологических ресурсов, защиты и сохранения экологической системы Каспия.

Заключенный 2 октября 2017 г. в Ашхабаде Договор между Российской Федерацией и Туркменистаном о стратегическом партнерстве содержит специальную статью, посвященную взаимодействию двух государств в области Каспийского моря. Положения указанной статьи носят отсылочный характер: сотрудничество государств по вопросам освоения природных и минеральных ресурсов Каспийского моря должно осуществляться на основе соответствующих международных договоров. В связи с тем что к моменту подписания Договора сохраняли действия положения международных актов советских периодов, можно полагать, что в Договоре между Российской Федерацией и Туркменистаном признавалась их юридическая сила.

Только 12 августа 2018 г. договаривающиеся стороны пришли к соглашению, которое воплотилось в подписании главами пятью прикаспийских государств Конвенции о правовом статусе Каспийского моря.

Причины такого пристального внимания субъектов правотворчества к Каспию кроются в уникальных характеристиках этого природного объекта.

Как отмечают специалисты в области физической и экономической географии, протяженность береговой линии Каспийского моря составляет 5970 км, объем воды, наполняющей бассейн — 78 700 куб. км, максимальная глубина — 1025 м [5, стр. 25—26]. Ученые в области естественных наук — биологи, экологи, географы — особо подчеркивают значительную ценность экосистемы Каспийского моря. В водах Каспия и на его прибрежных территориях обитают эндемики, в числе которых свыше 500 видов растений и 850 видов животных, включая крупнейшую популяцию осетровых рыб (90% мирового запаса) [6, стр. 58—61; 7, стр. 85]. Значительный интерес для экономики прикаспийских государств представляют содержащиеся в Каспийском море запасы нефти. Разведка, разработка и транспортировка нефтегазовых ресурсов шельфа Каспия, судоходство, рыболовецкий промысел — названные виды деятельности вносят существенный вклад в формирование внутреннего валового продукта пяти прикаспийских стран. Как отмечают отечественные исследователи, Каспийское море является источником жизни для всего Каспийского бассейна [8, стр. 9].

Высокая значимость Каспийского моря и для сохранения экологического благополучия, и для экономики России, определила направленность публично-правовой регламентации деятельности в области прикаспийского бассейна в программных документах Российской Федерации. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р, содержит специальные прогнозные объемы внешнеторговых грузовых перевозок в части портов Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов.

Как указано в Транспортной стратегии, в 2019 г. объем перевалки грузов через порты Азово-Черноморского и Каспийского бассейнов без учета сухопутных пунктов пропуска составил 266 млн т. В перспективе до 2035 г. объем перевалки увеличится до 366 млн т. Программный документ называет ключевые факторы, оказывающие влияние на изменение объема перевалки через порты Азово-Черноморского бассейна относительно 2019 г. В их числе: прогнозируемое увеличение транспортировки нефтепродуктов, угля, черных металлов за счет опережающего роста поставок и потребления в странах Ближнего Востока и Африки, интенсификация перевозок черных металлов и сохранение лидерских позиций российских производителей в данной сфере

деятельности, железнорудного сырья, удобрений, сжиженного природного газа. Также прогнозные показатели Транспортной стратегии определяют рост перевозки зерна благодаря увеличению урожайности зерна в рамках реализации Долгосрочной стратегии развития зернового комплекса Российской Федерации до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 10 августа 2019 г. № 1796-р.

Реализация стратегических государственных задач на Каспийском море и новые вызовы экономического развития требуют детального рассмотрения правового регулирования использования Каспийского бассейна с целью его дальнейшего совершенствования.

### Литература

1. Барсегов, Ю. Г. Каспий в международном праве и мировой политике / Ю. Г. Барсегов. — Москва, 1998.
2. Батырь, В. А. Сбалансированный современный особый международно-правовой статус Каспийского моря / В. А. Батырь // Lex Russica. — 2019. — № 9.
3. Рыженков, А. Я. О правовом режиме Каспийского моря и направлениях совершенствования российского экологического законодательства / А. Я. Рыженков // Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Экономика. Управление. Право. — 2023. — Том 23. — Выпуск 2.
4. Ильинская, О. И. Правовой статус Каспийского моря: история и современное состояние / О. И. Ильинская // Журнал российского права. — 2021. — № 12 // Справочная правовая система КонсультантПлюс.
5. Водный баланс и колебания уровня Каспийского моря. Моделирование и прогноз : научно-методическое пособие / под редакцией Е. С. Нестерова. — Москва, 2016.
6. Мурсалиев, А. О. Охрана окружающей среды на Каспии (международно-правовой аспект) / А. О. Мурсалиев // Евразийский юридический журнал. — 2017. — № 10 (133).
7. Шихшабеков, М. М. Биоразнообразие и рыбные ресурсы Прикаспийского региона России / М. М. Шихшабеков, Н. И. Рабазанов, Г. Ш. Гаджимурадов // Юг России: экология, развитие. — 2008. — № 3.
8. Войтоловский, Г. К. Море проблем: опыт системного исследования Каспийского региона. Совет по изучению производительных сил / Г. К. Войтоловский [и др.]. — Москва, 2001.

### References

1. Barsegov, YU. G. Kaspiy v mezhdunarodnom prave i mirovoy politike [The Caspian Sea in international law and world politics] / YU. G. Barsegov. — Moskva, 1998.
2. Batyr', V. A. Sbalansirovannyyu sovremennyyu osobyu mezhdunarodno-pravovoy status Kaspiyskogo morya [Balanced modern special international legal status of the Caspian Sea] / V. A. Batyr' // Lex Russica. — 2019. — № 9.
3. Ryzhenkov, A. YA. O pravovom rezhime Kaspiyskogo morya i napravleniyakh sovershenstvovaniya rossiyskogo ekologicheskogo zakonodatel'stva [On the legal regime of the Caspian Sea and directions for improving Russian environmental legislation] / A. YA. Ryzhenkov // Izvestiya Saratovskogo universiteta. Novaya seriya. Seriya: Ekonomika. Upravleniye. Pravo. — 2023. — Tom 23. — Vypusk 2.

4. Il'inskaya, O. I. Pravovoy status Kaspiyskogo morya: istoriya i sovremennoye sostoyaniye [Legal status of the Caspian Sea: history and current state] / O. I. Il'inskaya // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2021. — № 12 // Spravochnaya pravovaya sistema Konsul'tantPlyus.
5. Vodnyy balans i kolebaniya urovnya Kaspiyskogo morya. Modelirovaniye i prognoz : nauchno-metodicheskoye posobiye [Water balance and level fluctuations of the Caspian Sea. Modeling and forecast: scientific and methodological manual] / pod redaktsiyey Ye. S. Nesterova. — Moskva, 2016.
6. Mursaliyev, A. O. Okhrana okruzhayushchey sredy na Kaspii (mezhdunarodno-pravovoy aspekt) [Environmental protection in the Caspian Sea (international legal aspect)] / A. O. Mursaliyev // Yevraziyskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2017. — № 10 (133).
7. Shikhshabekov, M. M. Bioraznoobraziye i rybnyye resursy Prikaspiyskogo regiona Rossii [Biodiversity and fish resources of the Caspian region of Russia] / M. M. Shikhshabekov, N. I. Rabazanov, G. SH. Gadzhimuradov // Yug Rossii: ekologiya, razvitiye. — 2008. — № 3.
8. Voytolovskiy, G. K. More problem: opyt sistemnogo issledovaniya Kaspiyskogo regiona. Sovet po izucheniyu proizvodstvennykh sil [Sea of problems: experience of systemic research of the Caspian region. Council for the Study of Production Forces] /G. K. Voytolovskiy [i dr.] /Moskva, 2001.

## **ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА**

---

УДК 34.07

**Микаилов Самир Мурсалович,**

кандидат юридических наук, доцент,

Курганский институт железнодорожного транспорта — филиал

Уральского государственного университета путей сообщения

### **О необходимости введения в научный оборот понятия «железнодорожная безопасность»**

**Аннотация.** В статье проводится научный анализ имеющихся подходов к определению видов безопасности, имеющих отношение к железнодорожной отрасли (таких как «транспортная безопасность», «безопасность движения на железнодорожном транспорте», «безопасность железнодорожного транспорта», «безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта» и др.) и на этой основе предлагается к рассмотрению новая правовая категория «железнодорожная безопасность». Потребность в разработке и внедрения в науку данного понятия автор аргументирует тем, что определение этой категории создаст не только платформу для проведения научных исследований в данной области, но и обеспечит базу для разработки эффективной стратегии и политики в области железнодорожной безопасности. При этом, определяя «железнодорожную безопасность» как вид «транспортной безопасности», автор представляет ее как состояние защищенности объектов железнодорожного транспорта (движимых и недвижимых), окружающей ее экосистемы, а также персонала и пассажиров от угроз различного характера.

**Ключевые слова:** безопасность; транспортная безопасность; железнодорожная безопасность; железнодорожный транспорт; угрозы железнодорожной безопасности.

**Samir M. Mikailov,**

Candidate of Law, associate professor,

Kurgan Institute of Railway Transport,

branch of the Ural State University of Transport

### **On the necessity to introduce the concept of “railway security” into scientific circulation**

**Abstract.** The current paper has presented a scientific analysis of existing approaches to defining types of security related to the railway industry (such as

“transport security”, “traffic security in railway transport”, “security of railway transport”, “security of traffic and operation of railway transport”, etc.) and on this basis there has been proposed to consider a new legal category “railway security”. There have been given arguments for the necessity to develop and implement this concept in science by the fact that the definition of this category will create not only a platform for scientific research in this area but will also provide the basis for the development of an effective strategy and policy in the field of railway security. At the same time, defining “railway security” as a type of “transport security”, the author has presented it as a state of protection of railway transport facilities (movable and immovable), its surrounding ecosystem, as well as a staff and passengers from various threats.

**Keywords:** security; transport security; railway security; railway transport; threats to railway security.

---

Всесторонний и комплексный анализ понятий, характеризующих состояние безопасности в железнодорожной отрасли, на наш взгляд, имеет важное значение для определения сущностных характеристик ее состояния, с учетом стратегической роли железнодорожного транспорта в обеспечении глобальной связности, экономического развития и социальной устойчивости государства.

Актуальность настоящей статьи заключается в том, что в современных условиях, когда резкое обострение различного рода межгосударственных конфликтов детерминируют интенсивное развитие транспортной сферы, расширяются угрозы ее безопасности. Соответственно существенно возрастают потребности общества и государства в решении вопросов обеспечения безопасности транспорта и транспортной инфраструктуры. При этом, как мы полагаем, теоретические подходы к пониманию отдельных вопросов транспортной безопасности должны динамично развиваться с учетом стремительной трансформации современных рисков и угроз ее нормальному состоянию.

Рассмотрение данного вопроса актуализируется с учетом требований Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р), которая устанавливает первоочередность безопасности и обозначает приоритетность состояния защищенности транспортных объектов.

Полагаем, что исследование научных подходов к определению видов безопасности, имеющих отношение к железнодорожной отрасли, позволит установить не только уровень теоретических представлений о безопасности в данной сфере, но и изучить опыт его состояния на практике, а также разработать стандарты и рекомендации по данной теме.

Вопросам обеспечения транспортной безопасности и безопасности на железнодорожном транспорте посвящены труды многих исследователей.

Не вдаваясь в детали известных изысканий, отметим, что все без исключения из них сходятся во мнении, что от безопасного функционирования железнодорожного транспорта зависит национальный суверенитет нашего государства, состояние ее экономики и развитие.

При этом стоит заметить, что предметом большинства данных исследований было изучение проблематики отдельных видов безопасности на железной дороге (в частности, безопасности движения на железнодорожном транспорте [1], безопасности технических и технологических систем и процессов [2], техногенной [3, стр. 65—68], пожарной [4], безопасности при возникновении чрезвычайных ситуаций на железнодорожном транспорте [5, стр. 289—292], антитеррористической [6], общественной [7], экологической [8], экономической [9], информационной [10, стр. 138—141], промышленной и других видов безопасности на железнодорожном транспорте). И только немногие из них посвятили свои исследования комплексному анализу всех видов безопасности, обеспечивающих деятельность железнодорожной отрасли в совокупности [11, стр. 552—565; 12].

В то же время мы не обнаружили исследований, в которых встречалось бы понятие железнодорожная безопасность, которая, по нашему мнению, стала бы системной категорией, объединяющей различные подвиды безопасности.

Вполне возможно, что такая ситуация явилась следствием того, что в науке применительно к сфере железнодорожного транспорта широко используются такие понятия, как «безопасность движения на железнодорожном транспорте», либо «безопасность железнодорожного транспорта», под которыми, в обобщающем виде, принято понимать отсутствие рисков возникновения опасных событий на железнодорожном транспорте, связанных с нанесением ущерба жизни и здоровью людей, вреда окружающей среде и материальным ценностям [11; 13; 14].

Кроме того, имеет место законодательное закрепление понятия «безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта», под которым понимается состояние защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц (ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»).

Сравнивая эти понятия, являющиеся основными применительно к рассматриваемой теме, становится очевидным, что они схожи, но не равнозначны. Каждое из них шире по содержанию относительно другого в какой-либо части.

К тому же, изучая законодательные акты, регламентирующие транспортную сферу, мы обратили внимание, что они содержат три довольно сложные, но взаимосвязанные понятия, такие как:

- безопасность эксплуатации транспорта;
- безопасность на транспорте;
- безопасность транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (собственно сам термин «транспортная безопасность», ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»).

Не вдаваясь глубоко в детали, заметим, что наиболее известным подходом в определении видов безопасности является их классификация исходя из содержания в своем названии общего указания на защищаемый объект или сферу защиты [15] (например, экологическая, пожарная, энергетическая, информационная, транспортная, авиационная безопасность). В связи с этим, представляется, что поскольку видовым объектом защиты в рассматриваемой нами сфере является железнодорожный транспорт, то логично было бы безопасность применительно к железнодорожной сфере называть «железнодорожной безопасностью».

В своем исследовании О. Н. Зайкова убедительно аргументировала, что безопасность на железнодорожном транспорте представляет собой не просто видовое состояние, а комплекс различных видов безопасности [16]. Соглашаясь с ней, мы считаем, что понятие безопасность на железнодорожном транспорте, в свою очередь, так же не в полной мере охватывает части тех видов безопасности, которые находятся за пределами прямых видовых категорий, но при этом тесно соприкасаются с ними и отчасти пересекаются, например, такой вид безопасности, как авиационная безопасность. На первый взгляд, вроде бы совершенно не имеющая отношения к безопасности на железнодорожном транспорте категория. Однако в современных реалиях, когда беспилотные летательные аппараты становятся возрастающими угрозами состоянию практически любого вида безопасности, а противодействие им становится сложно решаемой проблемой, вопросы обеспечения авиационной безопасности напрямую пересекаются и с вопросами обеспечения безопасности железнодорожного транспорта. И наоборот, данные средства могут играть и играют определенную роль в вопросах обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте, например, для визуального контроля состояния путей, контактной сети и т.п.

Кроме того, вряд ли можно подвергнуть сомнению, что к вопросам обеспечения нормального функционирования железнодорожной отрасли имеют прямое отношение такие виды безопасности, как энергетическая, информационная, техногенная, экономическая, экологическая и др. Видимо поэтому в Федеральном законе «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» кроме обозначенного нами выше понятия



«безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта» содержатся нормы права, затрагивающие 12 иных видов безопасности.

При этом стоит заметить, что несмотря на различные подходы в определении видов безопасности и их сущности, большинство исследователей сходятся во мнении, что многие из них тесно взаимосвязаны между собой, пересекаются и зачастую взаимно дополняют друг друга [17].

Таким образом, полагаем, что понятие безопасность на железнодорожном транспорте сформулировано без учета специфических особенностей и в силу этого не в полной мере отражает саму суть категории.

Очевидно, на наш взгляд, что мы имеем дело с более широким понятием, чем просто безопасность на железнодорожном транспорте. В таком случае нам следует взять за основу обозначенную выше классическую формулу и, определяя название вида безопасности, апеллировать указанием на защищаемый объект или сферу защиты, т.е. понятием «железнодорожная безопасность».

Наиболее близко подошел к формулировке понятия железнодорожная безопасность, исходя из видового предмета защиты, В. М. Рудановский. В своих исследованиях он приходит к заключению, что «в настоящее время безопасность приобрела все присущие любой отрасли науки признаки. Один из них — наличие конкретного предмета исследований. Таким предметом является состояние защищенности любого из множества объектов, субъектов или процессов и отображается в виде модели, состоящей минимум из четырех элементов: источника опасности, угроз (поражающих факторов), объекта (субъекта или процесса) защиты и защитных мер (средств). Для обеспечения безопасности каждый источник опасности с его угрозами и каждый объект (субъект, процесс) защиты от этих угроз исследуются человеком с точки зрения достаточности принятия и использования защитных мер. Человек-исследователь выстраивает причинно-следственные связи между источниками опасности (с угрозами от них) и объектами (субъектами, процессами) защиты и создает искусственные или использует естественные средства защиты. На этом основании вся среда обитания человека предстает наполненной этими взаимодействующими элементами, формируя своеобразный «мир безопасностей» [12]. Следуя его логике, безопасность, обеспечивающую функционирование железнодорожной отрасли, исходя из объекта защиты, а также защитных мер (средств), источника опасности и угроз, также можно назвать железнодорожной безопасностью.

В соответствии с логикой исследователей сферы безопасности от более объемного по содержанию вида безопасности производными выступают более узкие по содержанию виды безопасности.

Следовательно, представляется, что в этот логический ряд вполне вписывается железнодорожная безопасность как вид транспортной

безопасности, под которым в законодательстве понимается «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» (ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности»).

Полагаем, что по такому принципу в законодательстве и в юридической науке закреплено понятие авиационной безопасности (ст. 83 Воздушного кодекса Российской Федерации), которая определяется как подвид транспортной безопасности [25]. В то же время в транспортном законодательстве применительно к железнодорожному транспорту по аналогии такое понятие не определено.

Таким образом, учитывая существующие научные подходы к толкованию сущности феномена «безопасность», а также логику определения известных дефиниций различных видов безопасности, в том числе закрепленных в законодательстве, полагаем возможным определить железнодорожную безопасность как состояние защищенности объектов железнодорожного транспорта (движимых и недвижимых), окружающей ее экосистемы, а также персонала и пассажиров от угроз различного характера.

При этом железнодорожная безопасность представляется одним из видов транспортной безопасности и важной ее составляющей наряду с такими видами, как авиационная безопасность, безопасность дорожного движения, безопасность судоходства и др. В нашем представлении железнодорожная безопасность — важная правовая категория, содержательной основой которой является охрана и защита пассажиров и лиц, задействованных в деятельности железнодорожного транспорта, а также противодействие угрозам нормальному его функционированию.

Кроме того, как мы считаем, определение категории «железнодорожная безопасность» весомо с точки зрения выделения железнодорожного транспорта в отдельную субстанцию в системе обеспечения транспортной безопасности, так как железнодорожный транспорт является самым востребованным и массовым видом транспорта.

Данное обстоятельство актуализируется с учетом важности вопросов обеспечения данного вида безопасности в силу того, что правильная трактовка и правильное составление нормативных правовых актов является важнейшим способом обеспечения безопасности.

В свою очередь допускаем, что «железнодорожная безопасность», как интегрирующее понятие, представляет собой основу для определения содержания и основополагающих элементов иных видов безопасности, имеющих отношение к обеспечению нормального функционирования железнодорожной отрасли.

Полагаем, что одной из главных целей введения в научный оборот понятия «железнодорожная безопасность» является создание единой методологии и подходов к оценке риска и прогнозированию потенциальных опасностей на железнодорожном транспорте. Это

позволит регулярно проводить анализ и оценку рисков, а также разрабатывать и внедрять соответствующие меры и механизмы для предупреждения и предотвращения угроз нормальному ее состоянию и минимизации их последствий.

Введение понятия «железнодорожная безопасность» в научный оборот будет также способствовать повышению общественного сознания и осведомленности о данной проблеме, что крайне важно для формирования культуры безопасности как среди пассажиров, так и среди работников железнодорожной отрасли. Общественное участие и осведомленность создадут условия для успешной реализации мер и стратегий по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте.

Предпринимаемая нами попытка разработки новой правовой категории и введение ее в научный оборот, как мы полагаем, будет способствовать совершенствованию научных основ, методологии и стандартов в данной области, что в свою очередь позволит повысить устойчивость, безопасность и надежность функционирования железнодорожной системы.

Мы осознаем и даем себе отчет в том, что поставленные цель и задача данной работы могут показаться излишне притязательными, допускаем возможность, что мысль, лежащая в основе статьи, столкнется с возражениями и вызовет споры. Однако если изложенные в ней рассуждения будут стимулировать научную дискуссию по теоретическим проблемам, возникающим в рассматриваемой области, а также приведут к переосмыслению имеющихся представлений о видах безопасности, имеющих отношение к функционированию железнодорожной отрасли, то уже данный факт оправдывает ее написание и существование.

Подводя итог вышесказанному, следует отметить, что рассмотренные нами дефиниции по своей сути носят правовой характер, они динамичны и подвержены трансформации (исходя в первую очередь из меняющихся и появляющихся новых угроз), и соответственно, их границы определить немислимо. Именно поэтому мы имеем дело с серьезной научной проблемой, с учетом того, что рассуждения на эту тему могут привести в тупик. Следовательно, виды безопасности требуют более четкой систематизации с применением обобщающих критериев, среди которых нам видится такое понятие, как железнодорожная безопасность.

### **Литература**

1. Кологривая, И. Е. Безопасность движения на железных дорогах : учебное пособие / И. Е. Кологривая, О. В. Фролова. — Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2018.
2. Костюченко, Д. Н. Вопросы техногенной безопасности на железнодорожном транспорте / Д. Н. Костюченко, В. А. Малов // Вестник Луганского государственного университета имени Владимира Даля. — 2022. — № 4(58). — С. 200—202.
3. Абдулина, Е. Р. Техногенная безопасность объекта железнодорожного транспорта / Е. Р. Абдулина, Ф. А. Халиков // Актуальные проблемы

- безопасности жизнедеятельности и защиты населения и территорий в чрезвычайных ситуациях: Сборник научных трудов по материалам Всероссийской научно-практической конференции, Ставрополь, 25 апреля 2014 г. — Ставрополь : Издательский дом «Тэсэра», 2014.
4. Ахтямов, Р. Г. Обеспечение пожарной безопасности на железнодорожном транспорте / Р. Г. Ахтямов. — Кишинев : LAP LAMBERT, 2021.
  5. Гуменюк, В. И. Безопасность при чрезвычайных ситуациях на железнодорожном транспорте / В. И. Гуменюк, М. А. Никитина // Безопасность в чрезвычайных ситуациях: Сборник научных трудов VIII Всероссийской научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 21—22 апреля 2016 г. / Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого. — Санкт-Петербург, 2016.
  6. Пестов, Н. Н. Роль и место органов внутренних дел на транспорте в обеспечении антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта России / Н. Н. Пестов, А. Ю. Чепурной // Труды Академии управления МВД России. — 2010. — № 2.
  7. Пичкур, А. П. Классификация субъектов обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте / А. П. Пичкур // Вопросы российского и международного права. — 2022. — Том 12. — № 1А. — С. 448—455.
  8. Калачева, О. А. Современные вопросы экологической безопасности на железнодорожном транспорте / О. А. Калачева, С. А. Прицепова // Информационные технологии в строительных, социальных и экономических системах. — 2020. — № 2(20). — С. 45—48.
  9. Залозная, Д. В. Потенциальные угрозы экономической безопасности на железнодорожном транспорте / Д. В. Залозная, В. С. Шевченко // Вестник науки. — 2022. — Том 1. — № 5(50). — С. 92—98.
  10. Корчагин, Д. М. Значение информационной безопасности в железнодорожном транспорте / Д. М. Корчагин // Экономическая безопасность: правовые, экономические, экологические аспекты : сборник научных трудов 5-й Международной научно-практической конференции, Курск, 4 апреля 2020 г. — Курск : Юго-Западный государственный университет, 2020.
  11. Плеханов, П. А. Обеспечение комплексной безопасности на железнодорожном транспорте в контексте стратегического развития / П. А. Плеханов // Известия Петербургского университета путей сообщения. — 2020. — Том 17. — Выпуск 4. — С. 552—565.
  12. Рудановский, В. М. Безопасность как наука / В. М. Рудановский // Безопасность и охрана труда на железнодорожном транспорте. — 2023. — № 1. — С. 32—41.
  13. Клочихин, В. А. К вопросу о понятии безопасности железнодорожного транспорта / В. А. Клочихин // Экономическая безопасность в теории и на практике: вопросы совершенствования: Сборник статей Международной научно-практической конференции, Москва, 22 июня 2020 г. — Москва : ИП Черняева Ю.И., 2020.
  14. Кологривая, И. Е. Безопасность движения на железных дорогах: учебное пособие / И. Е. Кологривая, О. В. Фролова. — Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2018.
  15. Пиджаков, А. Ю. Дефиниция «Транспортная безопасность» / А. Ю. Пиджаков, М. Ю. Лебедева // Научный вестник МГТУ ГА. — 2013. — № 196. — С. 67—71.
  16. Зайкова, С. Н. Транспортная безопасность в структуре безопасности на железнодорожном транспорте: понятие и особенности / С. Н. Зайкова //

Вестник Саратовской государственной юридической академии. — 2023. — № 3 (152). — С.95—105.

17. Прохожев, А. А. Новые подходы к безопасности в связи с современными концепциями развития / А. А. Прохожев // Среднерусский вестник общественных наук. — 2007. — № 1 (2). — С. 8—12.
18. Свиркин, В. А. К вопросу обеспечения транспортной безопасности на воздушном транспорте / В. А. Свиркин // Научный вестник МГТУ ВА. — 2013. — № 196. — С. 62—66.

## References

1. Kologrivaya, I. Ye. Bezopasnost' dvizheniya na zheleznykh dorogakh [Traffic safety on railways]: uchebnoye posobiye / I. Ye. Kologrivaya, O. V. Frolova. — Khabarovsk : Izd-vo DVGUPS, 2018.
2. Kostyuchenko, D. N. Voprosy tekhnogennoy bezopasnosti na zheleznodorozhnom transporte [Issues of technological safety in railway transport] / D. N. Kostyuchenko, V. A. Malov // Vestnik Luganskogo gosudarstvennogo universiteta imeni Vladimira Dalya. — 2022. — № 4(58). — S. 200—202.
3. Abdulina, Ye. R. Tekhnogennaya bezopasnost' ob"yekta zheleznodorozhnogo transporta [Technogenic safety of a railway transport facility] / Ye. R. Abdulina, F. A. Khalikov // Aktual'nyye problemy bezopasnosti zhiznedeyatel'nosti i zashchity naseleniya i territoriy v chrezvychaynykh situatsiyakh: Sbornik nauchnykh trudov po materialam Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, Stavropol', 25 aprelya 2014 g. — Stavropol' : Izdatel'skiy dom «Tesera», 2014.
4. Akhtyamov, R. G. Obespecheniye pozharной bezopasnosti na zheleznodorozhnom transporte [Ensuring fire safety in railway transport] / R. G. Akhtyamov. — Kishinev : LAP LAMBERT, 2021.
5. Gumenyuk, V. I. Bezopasnost' pri chrezvychaynykh situatsiyakh na zheleznodorozhnom transporte [Safety in emergency situations in railway transport] / V. I. Gumenyuk, M. A. Nikitina // Bezopasnost' v chrezvychaynykh situatsiyakh: Sbornik nauchnykh trudov VIII Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, Sankt-Peterburg, 21—22 aprelya 2016 g. / Sankt-Peterburgskiy politekhnicheskii universitet Petra Velikogo. — Sankt-Peterburg, 2016
6. Pestov, N. N. Rol' i mesto organov vnutrennikh del na transporte v obespechenii antiterroristicheskoy zashchishchennosti ob"yektov zheleznodorozhnogo transporta Rossii [The role and place of internal affairs bodies in transport in ensuring anti-terrorist protection of railway transport facilities in Russia] / N. N. Pestov, A. YU. Chepurnoy // Trudy Akademii upravleniya MVD Rossii. — 2010. — № 2.
7. Pichkur, A. P. Klassifikatsiya sub"yektov obespecheniya obshchestvennoy bezopasnosti na zheleznodorozhnom transporte [Classification of subjects of ensuring public safety in railway transport] / A. P. Pichkur // Voprosy rossiyskogo i mezhdunarodnogo prava. — 2022. — Tom 12. — № 1A. — S. 448—455.
8. Kalacheva, O. A. Sovremennyye voprosy ekologicheskoy bezopasnosti na zheleznodorozhnom transporte [Modern issues of environmental safety in railway transport] / O. A. Kalacheva, S. A. Pritsepova // Informatsionnyye tekhnologii v stroitel'nykh, sotsial'nykh i ekonomicheskikh sistemakh. — 2020. — № 2(20). — S. 45—48.
9. Zaloznaya, D. V. Potentsial'nyye ugrozy ekonomicheskoy bezopasnosti na zheleznodorozhnom transporte [Potential threats to economic security in railway transport] / D. V. Zaloznaya, V. S. Shevchenko // Vestnik nauki. — 2022. — Tom 1. — № 5(50). — S. 92—98.

10. Korchagin, D. M. Znachenie informatsionnoy bezopasnosti v zheleznodorozhnom transporte [The importance of information security in railway transport] / D. M. Korchagin // Ekonomicheskaya bezopasnost': pravovyye, ekonomicheskiye, ekologicheskiye aspekty : sbornik nauchnykh trudov 5-y Mezhdunarodnoynauchno-prakticheskoy konferentsii, Kursk, 4 aprelya 2020 g. — Kursk : Yugo-Zapadnyy gosudarstvennyy universitet, 2020
11. Plekhanov, P. A. Obespecheniye kompleksnoy bezopasnosti na zheleznodorozhnom transporte v kontekste strategicheskogo razvitiya [Ensuring comprehensive safety in railway transport in the context of strategic development] / P. A. Plekhanov // Izvestiya Peterburgskogo universiteta putey soobshcheniya. — 2020. — Tom 17. — Vypusk 4. — S. 552–565.
12. Rudanovskiy, V. M. Bezopasnost' kak nauka [Safety as a science] / V. M. Rudanovskiy // Bezopasnost' i okhrana truda na zheleznodorozhnom transporte. — 2023. — № 1. — S. 32–41.
13. Klochikhin, V. A. K voprosu o ponyatii bezopasnosti zheleznodorozhnogo transporta [On the issue of the concept of railway transport safety] / V. A. Klochikhin // Ekonomicheskaya bezopasnost' v teorii i na praktike: voprosy sovershenstvovaniya: Sbornik statey Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, Moskva, 22 iyunya 2020 g. — Moskva : IP Chernyayeva YU.I., 2020.
14. Kologrivaya, I. Ye. Bezopasnost' dvizheniya na zheleznykh dorogakh: uchebnoye posobiye [Traffic safety on railways: a textbook] / I. Ye. Kologrivaya, O. V. Frolova. — Khabarovsk : Izd-vo DVGUPS, 2018.
15. Pidzhakov, A. YU. Definitiya «Transportnaya bezopasnost'» [Definition of “Transport Safety”] / A. YU. Pidzhakov, M. YU. Lebedeva // Nauchnyy vestnik MGTU GA. — 2013. — № 196. — S. 67–71.
16. Zaykova, S. N. Transportnaya bezopasnost' v strukture bezopasnosti na zheleznodorozhnom transporte: ponyatiye i osobennosti [Transport security in the security structure of railway transport: concept and features] / S. N. Zaykova // Vestnik Saratovskoy gosudarstvennoy yuridicheskoy akademii. — 2023. — № 3 (152). — S.95–105.
17. Prokhozhev, A. A. Novyye podkhody k bezopasnosti v svyazi s sovremennymi kontseptsiyami razvitiya [New approaches to security in connection with modern concepts of development] / A. A. Prokhozhev // Srednerusskiy vestnik obshchestvennykh nauk. — 2007. — № 1 (2). — S. 8–12.
18. Svirkin, V. A. K voprosu obespecheniya transportnoy bezopasnosti na vozdushnom transporte [On the issue of ensuring transport security in air transport] / V. A. Svirkin // Nauchnyy vestnik MGTU VA. — 2013. — № 196. — S. 62–66.

УДК 338.47

**Правкин Сергей Алексеевич,**  
кандидат юридических наук, доцент,  
Российский университет транспорта (МИИТ)

### **Механизм реализации инвестиций в соответствии с целями и задачами Транспортной стратегии Российской Федерации**

**Аннотация.** Механизм реализации инвестиций в Российской Федерации в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р, основан на применении различных форм финансирования транспортной отрасли, на использовании моделей государственного, смешанного и частного инвестирования с помощью бюджетных инвестиций и гражданско-правовых договоров: лизинга, подряда, договора о создании инвестиционного товарищества и др. Большое значение имеет для транспортной отрасли создание особых экономических зон и финансирование их развития, создание механизмов привлечения частных инвестиций, определение правовых режимов финансирования целевых государственных программ и проектов, государственно-частного партнерства и концессий. Транспортная отрасль требует постоянного совершенствования: законодательного, технического, информационного. Транспортная программа развития, заложенная в Транспортной стратегии, продолжает постоянно дополняться и расширяться. Актуальность исследования состоит в том, что в 2024 г. заканчивается первый этап реализации Транспортной стратегии и предусмотрено некоторое снижение объема финансирования мероприятий комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры по сравнению с плановым уровнем расходов, соответственно, возрастает вероятность неполной реализации части запланированных к 2030 г. инфраструктурных проектов. Проблема исследования состоит в поиске моделей и источников финансирования в транспортную инфраструктуру для полной реализации целей и задач Транспортной стратегии, в определении того, какие методы финансирования останутся, какие новые методы финансирования могут быть применены для достижения итоговых целей и инновационного варианта развития всей транспортной отрасли. Для решения проблем, связанных с поиском надлежащего механизма

финансирования в транспортной отрасли предлагается заключение соглашений о защите и поощрении капиталовложений в отношении организаций, реализующих приоритетные транспортные проекты. Применение налоговых льгот, специальных налоговых режимов, проектного финансирования государственно-частного партнерства и смешанных договоров с инвестиционными условиями, утилитарных цифровых прав, «зеленое» инвестирование значительно повышают нормативное регулирование при инвестировании в транспортную отрасль. Новым подходом в данной работе, предложенным для решения проблем, связанных с инвестированием в транспортную отрасль, является предложение по инвестированию в транспортный комплекс на основе специальных цифровых платформ, с применением цифровых финансовых активов и утилитарных цифровых прав наряду с традиционными финансовыми инструментами. Для реализации целей и задач Стратегии также проводится формально-юридический анализ изменений в нормативно-правовой базе транспортного комплекса в 2024 г., анализируется ход реализации транспортных проектов с позиций, какие проекты могут быть успешно реализованы, для каких еще необходимо создать дополнительные источники и модели финансирования и принять необходимые нормативные правовые акты на основе риск-ориентированного подхода, так как большим риском в транспортном комплексе является риск устаревания нормативно-правовой базы, обеспечивающей развитие транспортного комплекса и создающей основы для снижения рисков и травматизма.

**Ключевые слова:** Транспортная стратегия; государственно-частное партнерство; бюджетные инвестиции; частные инвестиции; концессия; инвестиционные проекты; капитальные вложения; инвестиционная платформа; специальный инвестиционный контракт; риск-ориентированный подход; федеральная адресная инвестиционная программа; цифровые финансовые активы; зеленое инвестирование

**Sergey A. Pravkin,**

Candidate of Law, associate professor,  
Russian University of Transport (MIIT)

### **The mechanism for implementing investments in accordance with the goals and objectives of the Transport Strategy of the Russian Federation**

**Abstract.** The mechanism for implementing investments in the Russian Federation in accordance with the Transport Strategy of the Russian Federation for the period until 2030 with a forecast for the period until 2035, approved by



Decree of the Government of the Russian Federation of November 27, 2021 No. 3363-r, is based on the use of various forms of financing the transport industry, on the use of public, mixed and private investment models using budget investments and such civil contracts as leasing, contracting, agreement on the establishment of an investment partnership, etc. The establishment of special economic zones and financing their development, the development of mechanisms for attracting private investment, the determination of legal regimes for financing targeted government programs and projects, public-private partnerships and concessions are of great importance for the transport industry. The transport industry requires constant legislative, technical and information improvements. The transport development program laid down in the Transport Strategy keeps being constantly supplemented and expanded. The relevance of the current study is in the fact that in 2024 the first stage of the implementation of the Transport Strategy finishes and there is an expectation in a slight reduction in the amount of funding for the activities of the comprehensive plan for modernization and expansion of the main infrastructure compared to the planned level of expenditures. Accordingly, there is a probability of incomplete implementation of part of infrastructure projects planned by 2030. The problem of the study is to find models and sources of financing for the transport infrastructure to fully implement the goals and objectives of the Transport Strategy, to determine which methods of financing will remain, what new methods of financing can be applied to achieve the final goals and an innovative option for the development of the entire transport industry. To solve the problems associated with finding an appropriate financing mechanism in the transport industry, there has been proposed to enter into agreements on the protection and promotion of capital investments to the organizations implementing priority transport projects. The use of tax incentives, special tax regimes, project financing of public-private partnerships and mixed agreements with investment conditions, utilitarian digital rights, and "green" investing significantly increase regulatory regulation when investing in the transport industry. A new approach, proposed to solve problems associated with investing in the transport industry, is a proposal to invest the transport complex based on special digital platforms, using digital financial assets and utilitarian digital rights along with conventional financial instruments. To implement the goals and objectives of the Strategy, there has been conducted a formal legal analysis of changes in the regulatory framework of the transport complex in 2024. There has been studied the progress of the implementation of transport projects, the variety of projects which can be successfully implemented, for which of them it is still necessary to find additional sources and models of financing and adopt the necessary regulatory legal acts based on a risk-based approach, since a big risk in the transport complex is the risk of obsolescence of the regulatory framework that ensures

the development of the transport complex and makes the basis for reducing risks and injuries.

**Keywords:** the Transport Strategy; public private partnership; budget investments; private investment; concession; investment projects; capital investments; investment platform; special investment agreement; risk-based approach; federal targeted investment program; digital financial assets; green investing.

---

Инвестиционная деятельность в транспортной сфере осуществляется с установлением специальных правовых режимов, когда возникают новые права и обязанности в отношении имущества и доходов на основе инвестиционного договора. Системное определение инвестиций состоит в том, что «инвестиции представляют собой капитал, используемый с целью повышения уровня системности как инвестора, так и объекта инвестирования, что обеспечивает повышение эффективности достижением ими своих целей» [8].

Федеральный закон от 9 июля 1999 г. № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации» сравнивает инвестиции с объектом гражданских прав, который принадлежит инвестору, но вкладывается в объект, принадлежащий заказчику. «Несмотря на то что процесс иностранного инвестирования связан с разными направлениями: экономическим, юридическим и финансовым — в науке не сложилось единого определения для рассматриваемого понятия. Существует множество разнящихся мнений авторитетных ученых, которые рассматривали данный вопрос. В самом общем представлении инвестиции являются долгосрочным вложением капитала в функционирующий экономический объект с целью извлечения прибыли. Другими словами, это имущественные и интеллектуальные ценности, которые вкладывают различные инвесторы в их деятельность для извлечения прибыли» [9, стр. 44].

Прирост инвестиций приводит в экономике к росту внутреннего валового продукта (ВВП), так как увеличивается спрос на инвестиционные товары, наблюдается мультипликативный эффект. Государством реализуется национальная инвестиционная политика, представляющая собой систему правил регулирования инвестиционной деятельности, которые направлены на достижение максимальной эффективности вложений. Вследствие проявления процессов, трансформирующих саму структуру финансового рынка, особенно при развитии цифровых финансовых активов и утилитарных цифровых прав, «стали изменяться традиционные финансовые инструменты, применяемые для финансирования новых видов инвестиций. Для обозначения последних появился термин “инвестиции влияния”, в то же время в зависимости от специфики проекта стали выделяться этические, экологические, социальные, “зеленые” и прочие инвестиции» [5, стр. 98]. Для

транспортной сферы большое значение соответственно имеют инфраструктурные инвестиции.

Дополнительное увеличение инвестиций в транспортный комплекс приводит в конечном итоге к росту доходов населения, усилению транспортной мобильности населения, что является важным фактором при реализации Транспортной стратегии. Большое значение для отечественной экономики имеет участие в глобальных инвестиционных транспортных проектах. Важным моментом для осуществления предпринимательской деятельности в транспортной сфере является инвестирование в собственный бизнес транспортных компаний. «Есть у инвестирования в собственный бизнес и недостатки, среди которых можно выделить следующие: высокий уровень риска, так как предсказать развитие событий при создании бизнеса бывает непросто; необходимость иметь определенные знания и умения; потребуются не только материальные вложения, но и значительные затраты времени и сил; большой первоначальный вклад» [13].

Бюджетное финансирование инвестиционных проектов в соответствии со ст. 179 Бюджетного кодекса Российской Федерации (далее — БК РФ) осуществляется на основе государственных и муниципальных программ, ведомственных целевых программ, посредством инвестиций в уставные капиталы, путем предоставления гарантий и субсидий. Государственная поддержка инвестиционной деятельности с точки зрения БК РФ (ст. 115) основана на предоставлении гарантий для обеспечения исполнения обязательств российских юридических лиц по кредитам финансовых организаций. Гарантии предоставляются в соответствии с объемами, заложенными в бюджете. Субсидии также являются способом возмещения недополученных доходов (ст. 78 БК РФ) со стороны бюджета компаниям и индивидуальным предпринимателям при производстве и реализации определенных товаров, осуществлении определенных видов значимой деятельности. В целом важно, как государство создает соответствующий инвестиционный климат. «Соответственно, инвестиционный климат определяется в основном факторами и условиями, которые являются результатом проводимой государственной политики в сфере экономики, права, внешних отношений государства и т.д., т.е. непосредственно зависит от деятельности конкретных государственных структур» [2, стр. 1022].

Осуществление экономических реформ, в том числе в транспортной сфере, в России напрямую связано с созданием эффективного механизма инвестиционной деятельности; создание новых высокотехнологичных отраслей невозможно без масштабного инвестирования. Любой инвестиционный проект по определению ст. 1 Федерального закона от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений» есть обоснование экономической целесообразности, объема и сроков

осуществления капитальных вложений. Основными методами финансирования инвестиционных проектов являются: бюджетное финансирование, проектное финансирование, лизинг, венчурное финансирование, долговое финансирование, акционерное и долевое финансирование, альтернативное финансирование (краудинвестинг). В России краудфандинговое финансирование осуществляется с 2020 г. на основе Федерального закона от 2 августа 2019 г. № 259-ФЗ «О привлечении инвестиций с использованием инвестиционных платформ и о внесении изменений в отдельные нормативные акты Российской Федерации».

Большое значение в последнее время приобретают инвестиции в Арктику. Президент РФ 26 октября 2020 г. подписал Указ № 645 «О Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года». Данная Стратегия закладывает основы инвестиционной политики в Арктической зоне на период до 2035 г., определяя меры, этапы и механизмы инвестирования в арктические проекты: развитие портов, терминалов, сети железных дорог, создание систем навигации, например, здесь должны найти применение возобновляемые источники энергии для внедрения «зеленых» энергетических технологий. В Правительстве РФ уже обсуждались варианты развития инвестиционных проектов, в том числе связанных с обеспечением навигации по Северному морскому пути. Планируется создание арктической станции международного уровня. Многие предприниматели готовы уже инвестировать в эти проекты и получили статус резидента Арктической зоны. Предусмотрены значительные государственные и частные инвестиции в арктические проекты, например, в развитие Ковдорского месторождения, Национального парка «Русская Арктика». Кроме того, развитие Северного морского пути должно быть обеспечено новейшими средствами оперативного наблюдения типа «Кондор-ФКА», новейшими средствами обеспечения радиолокационной информацией, информационными сервисами по всему Северному морскому пути.

На станциях в районе Северного морского пути будут применяться технологии водородной энергетики. Техническая и технологическая модернизация, цифровизация в финансовом секторе, развитие новых производств и направлений в экономике, инвестиционных платформ в финансовом секторе должны быть взаимосвязаны с новыми финансовыми и правовыми механизмами, например, с технологиями на основе блокчейн в финансовом секторе, с совершенствованием правовой основы применения цифровых финансовых активов, с экологическими стандартами и регламентами, позволяющими в приоритетном порядке инвестировать в транспортные проекты, создающие экологическую устойчивость. «В долгосрочной перспективе инвестирование в основной капитал предприятий, как основа для технологической модернизации,

становится источником реализации “зеленой экономики”» [16, стр. 32]. То есть в современных условиях необходимо развитие практики «зеленого инвестирования», что особенно важно для транспортной сферы. Это позволит развивать передовые технологии, например, применение транспортных средств на водородном топливе и возобновляемых источниках энергии. Навигация по Северному морскому пути может быть обеспечена передовыми средствами оперативного наблюдения. В корпорации «Роскосмос» создаются космические аппараты радиолокационного наблюдения типа «Кондор-ФКА» и «Обзор-Р», наземные средства приема, обработки и доведения целевой информации до потребителей. С 2022 г. уже была поставлена цель обеспечения «потребителей отечественной оперативной космической радиолокационной информацией, продуктами и сервисами на их основе по маршруту Северного морского пути вне зависимости от условий наблюдения» [4].

В связи с развитием инвестиционных проектов Арктической зоны и иных «водных» направлений инвестирования в транспортную инфраструктуру постановлением Правительства РФ от 28 декабря 2023 г. № 2358 были утверждены Правила мониторинга перевалки и технологического накопления грузов на морских терминалах, в том числе отдельно грузов северного завоза первой категории и второй категории, и информирования владельцами объектов инфраструктуры морских портов соответствующей администрации морских портов о перевалке и технологическом накоплении указанных грузов на морских терминалах. Утверждаются правила мониторинга перевалки и технологического накопления грузов на морских терминалах с 1 апреля 2024 г. С 1 апреля 2024 г. также действует Федеральный закон от 4 августа 2023 г. № 411-ФЗ «О северном завозе», данную деятельность будет осуществлять единый морской оператор, который на федеральном уровне отвечает за доставку грузов, также устанавливается очередность перевозки грузов в рамках северного завоза.

В соответствии с развитием инвестирования в передовые транспортные технологии и поощрения капиталовложений в транспортную сферу необходима соответствующая регуляторная основа для функционирования транспортного комплекса, чтобы и вложения были эффективными.

Итак, закреплены правовые основания эксплуатации автономных (безэкипажных) судов (Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», вступает в силу с 1 сентября 2024 г.). В нем устанавливается в частности порядок идентификации автономного судна, порядок формирования экипажа полуавтономного и автономного судов и его правовой статус, регулируется порядок управления судном, устанавливаются обязанности владельца автономного судна в части

обеспечения безопасности судовождения, уточняются нормы, касающиеся лоцманской проводки судов в части их применения для автономных судов, определяются правила захода автономных судов под флагами иностранных государств в морские порты и др. Начал действовать новый порядок государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов (приказ Минтранса России от 7 июня 2023 г. № 205 «Об утверждении Правил государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов»). С 1 марта 2024 г. применяются обновленные правила государственной регистрации судов (приказ Минтранса России от 19 мая 2023 г. № 179 «Об утверждении Правил государственной регистрации судов»). Обновлен порядок государственной регистрации маломерных судов, используемых в некоммерческих целях (приказ МЧС России от 27 июля 2023 г. № 777 «Об утверждении Правил государственной регистрации маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, и формы судового билета»). С 1 марта 2024 г. уточнен порядок содержания судовых ходов и судоходных гидротехнических сооружений (приказ Минтранса России от 25 мая 2023 г. № 188 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 8 апреля 2020 г. № 113 “Об утверждении Правил содержания судовых ходов и судоходных гидротехнических сооружений”»). Подготовлен проект приказа Минтранса России «Об установлении Порядка ведения в электронном виде судового журнала, машинного журнала, радиожурнала и санитарного журнала полностью автономного судна».

С 1 сентября 2024 г. вступают в силу сразу следующие акты в сфере морского и водного транспорта: постановление Правительства РФ «Об утверждении Правил обмена электронными договорами морской перевозки груза и электронными коносаменами, сведениями, содержащимися в них, между перевозчиком и отправителем (фрахтователем) и направления таких документов и сведений, содержащихся в них, в государственную информационную систему электронных перевозочных документов»; приказы Минтранса России «Об утверждении Положения о выдаче капитаном морского порта свидетельства о минимальном составе внешнего экипажа автономного судна», «Об утверждении Правил управления автономными судами внутреннего водного транспорта»; устанавливаются и обязательные для выполнения требования к критически важным объектам, в отношении которых Минтранс России осуществляет координацию и регулирование деятельности в сфере морского и внутреннего водного транспорта (приказ Минтранса России от 29 сентября 2023 г. № 329 «Об утверждении обязательных для выполнения требований к критически важным объектам в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, правообладателями

которых являются организации, эксплуатирующие критически важные объекты, в отношении которых Министерство транспорта Российской Федерации осуществляет координацию и регулирование деятельности в сфере морского и внутреннего водного транспорта») и др.

Эти и иные акты в сфере регулирования морского и внутреннего водного транспорта, инвестиционное законодательство в целом создают надлежащую правовую основу для инвестирования в данную сферу и иные сферы, смежные с ней: строительство и реконструкция морских и речных портов, терминалов, сети подъездных путей, развитие Арктической зоны и др.

Для модернизации транспортной сферы требуется согласование традиционных и новых моделей инвестирования, создание экономико-правовых условий равноценного обмена традиционных финансовых инструментов на цифровые финансовые инструменты и наоборот; применения технологий блокчейн, смарт-контрактов в транспортном секторе на основе утвержденных стандартов. Следует в перспективе развивать, как и ранее, меры государственной инвестиционной поддержки в инфраструктурные проекты, являющиеся предпосылкой экономического роста в связи с обозначенными приоритетами в Транспортной стратегии, стимулировать «зеленое инвестирование».

Реальное инвестирование в транспортном секторе предполагает такие направления, как капитальные вложения, инвестирование в прирост материальных оборотных активов, инновационное инвестирование. Реальные инвестиции в отличие от финансовых не подвержены инфляционному риску, для их финансирования также применяется коммерческая ипотека как форма долгового финансирования. Каждый инвестиционный транспортный проект проходит оценку с точки зрения эффективности вложений. В целом инвестиционный климат страны зависит от состояния ее экономики. Инвестиционное планирование на транспорте строится на основе риск-ориентированного подхода, т.е. на системе управления рисками. «Пространственные институты мезоуровня на примере холдинга ОАО «РЖД» могут дать системный экономический рост за счет заложенных в них принципов развития: на основе моделей государственно-частного партнерства (публичный партнер может почти полностью исключить свои вложения в транспортные коммуникации и иные объекты транспортной отрасли), модернизации магистралей, портов-хабов по «роттердамскому варианту» в соответствии с Транспортной стратегией. Развитие региональных центров мезоэкономики, т.е. транспортно-логистических узлов, портов и управление ими на основе риск-ориентированного подхода создают пространственную среду для реализации задач транспортной стратегии... Это дает экономический эффект. Рискоориентированный подход обеспечивает инновационное развитие железнодорожной инфраструктуры в условиях межотраслевого взаимодействия, развитие

мультимодальных перевозок, которые опосредуют взаимодействие различных видов транспорта. Мультимодальные перевозки дают возможность интегрировать транспортную систему в целом со всеми средствами передвижения, создав в будущем и единую систему управления всеми видами транспорта и всеми перевозками» [18, стр. 129]. Особенно это важно при осуществлении инвестирования на основе трансграничного взаимодействия.

Существует множество классификаций инвестиционных рисков, а управление рисками стало самостоятельным видом деятельности в ОАО «РЖД». Например, важным способом уменьшения возможного риска является метод диверсификации инвестиций, т.е. распределение средств в нескольких проектах. Рискоориентированный подход повысит безопасность перевозки грузов, создаст оптимальную систему управления ресурсами и осуществления контроля (надзора) за перевозочной деятельностью. Статья 23 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» вводит градацию категорий риска причинения вреда (ущерба) и индикаторы риска нарушения обязательных требований.

Рискоориентированный подход является распределенным во времени и пространстве регулятором рынка железнодорожных перевозок. Важным моментом является открытость управления рисками. Методы оценки рисков на железнодорожном транспорте соответствуют международным стандартам по управлению системой показателей надежности, готовности, ремонтпригодности, безопасности, стоимости на всех этапах жизненного цикла механизмов и систем железнодорожного транспорта.

При создании рискоориентированной модели для технологии строительства, реконструкции, ремонта и эксплуатации железных дорог, машин и оборудования на железнодорожном транспорте предлагается представить ее в виде технологических процессов, для которых проводится классификация субъектов деятельности по видам риска, оценивается вероятность возникновения того или иного случая производственного травматизма. При этом предлагается использовать многомерную модель вероятности, аналитическое представление которой позволит выявить наиболее сложные этапы с точки зрения безопасности труда, а в качестве основных критериев риска используется тяжесть вероятных негативных последствий и вероятность несоблюдения обязательных требований.

Рискоориентированный подход определяет метод управляемости производственным объектом, выявляет необходимое количество ресурсов, затрачиваемых на реализацию контрольно-надзорной функции управления.

Класс опасности (риска) должен определять вид мероприятия по контролю. Управление рисками нацелено на «стимулирование



добросовестности», связанное с информированием субъектов предпринимательства, предостережениями, консультированием, профилактическим сопровождением, выдачей рекомендаций. Большим по объему является риск устаревания нормативно-правовой основы деятельности железнодорожного транспорта. Своевременное нормативное определение уровня допустимого риска дает возможность обеспечения мероприятий в сфере транспортной безопасности как составной части комплексной безопасности железнодорожного транспорта. Предлагается применение принципа полноты безопасности как способности системы железнодорожного транспорта к выполнению функций безопасности при заданных условиях при распределении ресурсов отрасли во времени и в пространстве. В условиях реализации инновационного варианта развития требуется унификация законодательства по всем видам перевозок с учетом рискориентированного подхода в управлении на транспорте.

Единая корпоративная платформа по управлению ресурсами, рисками и надежностью на стадии жизненного цикла объекта в ОАО «РЖД» обеспечивает безопасность движения и важна как для управления ресурсами отрасли, так и для осуществления контроля (надзора).

В современной экономике финансовые инвестиции занимают большее место в сравнении с реальными, составляя инвестиционный портфель как совокупность активов или финансовые потоки. «В трудах многих авторов финансовые инвестиции означают вложение капитала в ценные бумаги, связанные непосредственно с титулом собственника, дающие право на получение доходов от собственности. Другие авторы дополняют данную классификацию интеллектуальными инвестициями — вложениями в научные разработки, ноу-хау и т.п.» [7]. Это очень важно при переводе транспортной системы на инновационный вариант развития в соответствии с Транспортной стратегией.

Государство играет важную роль при защите капитальных вложений. Федеральный закон от 1 апреля 2020 г. № 69-ФЗ «О защите и поощрении капиталовложений в Российской Федерации» устанавливает необходимость заключения соглашений о защите и поощрении капиталовложений с организациями, реализующими проект лишь в определенных сферах экономики. В соответствии с этим актом применяется стабилизационная оговорка, т.е. в отношении инвестора не применяются акты и решения, ухудшающие условия ведения предпринимательской деятельности. В соответствии со ст. 10 данного Закона публично-правовое образование обязуется обеспечить инвестору неприменение в отношении него актов, связанных, например, с увеличением размера платежей, взимаемых с организации, реализующей инвестиционный проект. Организация, реализующая инвестиционный проект, вправе требовать в этом случае возмещения реального ущерба от действий и решений публично-правового образования.

Налоговые льготы являются важным финансовым инструментом обеспечения стабильности режима инвестиционной деятельности. Применение налоговых льгот (преференций) в отношении инвесторов имеет неизменный и адресный характер, т.е. налоговые льготы предоставляются лишь определенным категориям инвесторов в соответствии с законом и на основании индивидуального договора. Применение налоговой льготы должно стимулировать инвестиционную деятельность. С правовой точки зрения и в целях реализации экономических, финансовых задач государство может как применить налоговую льготу на основе закона в определенный период, так и отменить или ограничить ее применение впоследствии. Но на период их применения инвестиционные льготы носят неизменный характер в целях обеспечения стабильности экономического оборота. Досрочное изменение правового режима инвестиционной деятельности в течение ранее определенного срока применения налоговой льготы, ее досрочная отмена нарушают права инвестора, например, в части обеспечения принципа равенства участников капитальных вложений. Но не является ухудшающим положение инвестора акт, отменяющий незаконно установленный льготный режим налогообложения. Например, в Налоговом кодексе Российской Федерации (гл. 3.3) определяется режим регионального инвестиционного проекта, когда в упрощенном порядке можно получить статус участника регионального инвестиционного проекта с особым режимом налогообложения. Важным инструментом финансирования является также инвестиционный налоговый кредит, когда у инвестора сокращаются текущие налоговые обязательства на определенный срок, эти средства становятся источником вложений.

Для защиты капитальных вложений используются нормативы налогового вычета, установления налоговых льгот, в том числе пониженной ставки налога на прибыль. Правовое регулирование инвестиционной деятельности связано не только с установлением режима защиты и поощрения капиталовложений, но и установлением специальных территориальных налоговых режимов, режима специального инвестиционного контракта (СПИК) и др.

В последнее время инвестиционные отношения развиваются с широким применением цифровых финансовых платформ и инструментов: создаются инвестиционные платформы для работы с цифровыми активами, например, цифровыми финансовыми инструментами, утилитарными цифровыми правами, инвестированием в криптовалюты и др. Требуется разработка новых правовых конструкций для дальнейшего совершенствования инвестирования с использованием цифровых финансовых инструментов в транспортной сфере. Соответственно, развивается новая сфера для осуществления вложений — виртуальная, например, технологии «дополненной реальности» в транспортной сфере.

Одним из распространенных способов инвестирования на инвестиционных платформах становится приобретение утилитарных цифровых прав (цифровые инвестиции). Цифровые инвестиционные активы (ЦИА) могут быть использованы как в сфере капитальных вложений, так и на фондовом рынке. Инвестиционные цифровые платформы создают возможности расширения среды финансового рынка, открывая широкие возможности для инвестирования не только юридических, но и физических лиц (краудфинансирование). Государство при этом осуществляет правовое регулирование инвестиционных инструментов в цифровой среде, вводя разрешения, запреты, ограничения на использование определенных цифровых финансовых инструментов. 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» в п. 5—7 ст. 14 содержит ограничения на оборот цифровой валюты. Например, резиденты не вправе принимать валюту в качестве встречного предоставления за передаваемые товары, выполняемые работы и пр. Более того, запрещается даже распространение информации о предложении (приеме) цифровой валюты в качестве встречного предоставления. При этом требования лиц, связанные с обладанием цифровой валютой, могут защищаться при условии надлежащего информирования ими о факте обладания валютой и совершении операций с цифровой валютой с учетом соблюдения налогового законодательства.

Большое значение для обеспечения механизма инвестиционной деятельности на транспорте имеют бюджетные инвестиции, например, в объекты концессии. В соответствии со ст. 79 БК РФ в бюджетах предусматриваются специальные ассигнования на осуществление бюджетных инвестиций в форме капитальных вложений. Объекты капитального строительства, приобретенные за счет инвестиций в государственную собственность, закрепляются за ГУП (МУП) или включаются в состав государственной (муниципальной) казны. Бюджетные инвестиции предусматривают прямое финансирование проекта, участие в капитале акционерного общества, систему государственных гарантий и др. Статья 179.2 БК РФ определяет, что инвестиционный фонд является частью бюджета, которая используется для реализации инвестиционных проектов. Инвестиционными фондами являются инвестиционные фонды субъектов РФ (региональные инвестиционные фонды). С 2006 по 2017 г. существовал также Инвестиционный фонд РФ, который был предназначен для финансирования инвестиционных проектов. В настоящее время большинство инвестиционных проектов финансируются за счет целевых бюджетных средств.

В соответствии с Федеральным законом от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской Федерации,

осуществляемой в форме капитальных вложений», расходы на финансирование капитальных вложений предусмотрены в федеральном бюджете с учетом того, что они являются частью расходов на реализацию федеральных целевых программ, т.е. на основе программно-целевого подхода. В соответствии со ст. 13 Закона существует определенный порядок осуществления государственных капитальных вложений. Федеральные инвестиционные программы включают в себя перечни инвестиционных проектов, включая транспортные, финансируемые за счет бюджета. Отдельные проекты Российская Федерация может финансировать на основе межгосударственных соглашений совместно с иностранными государствами. Финансировать инвестиционные проекты государство может и на основе других форм, например, на основе инфраструктурного бюджетного кредита или путем предоставления государственных гарантий инвестору, обеспечивая стабильность условий и режима в течение срока его окупаемости. Правительство РФ определяет порядок регистрации приоритетных инвестиционных проектов.

Федеральная адресная инвестиционная программа (ФАИП), направленная на поддержку реализации инвестиционных проектов, предусматривает субсидии в объекты капитального строительства, включая инфраструктуру, бюджетные инвестиции юридическим лицам, в том числе государственным корпорациям при осуществлении капитального строительства. Существуют сложности при этом с длительностью согласования проектной документации, неполным выполнением обязательств субъектами РФ, связанных с софинансированием проектов и др.

Для модернизации национальной экономики, требуются все новые модели инвестирования, например, на основе специального инвестиционного контракта, различных форм государственно-частного партнерства, генерального подряда и аренды с инвестиционными условиями, совершенствования механизма бюджетных инвестиций на основе программно-целевого метода, инфраструктурного бюджетного кредита, использования цифровых финансовых активов, инфраструктурных транспортных облигаций и др. Например, инфраструктурные транспортные облигации дают возможность финансировать инфраструктурные проекты не только определенного региона, но и страны в целом. Инфраструктурные облигации выступают как долгосрочные инвестиции, а инфраструктурные проекты развивают экономику и дают возможность реализовывать социально значимые проекты в условиях ограниченного бюджетного финансирования. Инфраструктурные проекты являются предпосылкой экономического роста. Большое значение имеет «зеленое инвестирование», содержащее в себе «преимущества зеленых облигаций для эмитентов и инвесторов: укрепление репутации компании ... укрепление репутации инвестора, равно как общественно серьезной компании, инвестирующей в планы

стабильного развития; возможность получения необлагаемого налогом дохода или налоговых льгот» [11].

Реализация мероприятий и проектов Транспортной стратегии требует значительных инвестиций в развитие и строительство объектов транспортной инфраструктуры, как за счет бюджетных средств, так и внебюджетных источников. В среднесрочном периоде до 2024 г. включительно наибольшая доля инвестиций среди всех видов транспорта приходилась на железнодорожную отрасль, запланировано, что в 2025 — 2030 гг. наибольшая доля инвестиций будет наблюдаться в автодорожной отрасли в результате реализации проектов развития опорной сети автомобильных дорог. Например, средства Федерального дорожного фонда с 2022 по 2024 г. уже были направлены в виде межбюджетных трансфертов на реализацию мероприятий национального проекта «Безопасные качественные дороги» в субъектах РФ.

Основным инструментом соединения частных и государственных ресурсов при реализации инфраструктурных проектов на транспорте будет, как и раньше, являться институт государственно-частного партнерства. Например, План модернизации железнодорожной сферы основан на механизме государственно-частного партнерства. «В настоящее время довольно быстрыми темпами развиваются отношения, связанные с государственно-частным партнерством. Так как бюджетных средств не хватает на развитие многих секторов экономики, частное финансирование помогает реализовать сложные инфраструктурные проекты с высокой стоимостью. Государственно-частное партнерство является соглашением публичного партнера и частного по поводу инвестиций и прибыли. Публичный партнер в зависимости от модели передает объект соглашения частному партнеру на условиях окупаемости, создания или реконструкции объекта, его эксплуатации» [12, стр. 220].

Важнейшая составляющая в достижении целей модернизации и расширения магистралей — привлечение частных инвесторов и использование проектного финансирования. Именно государственно-частному партнерству уделяется особое внимание при реализации долгосрочных программ развития на транспорте, в том числе использование концессионных соглашений. «В пользу концессий приводятся разные доводы. Одним из главных из них является фактор привлечения новых инвестиций. В целом это так, однако концессионеры стремятся, как правило, достичь роста перевозок за счет минимальных инвестиций. Капитальные вложения направляются скорее на стабилизацию существующего положения и устранение узких мест, нежели на реконструкцию инфраструктуры и обновление парка подвижного состава» [1, стр. 109].

Например, государственно-частное партнерство предусматривается для финансирования строительства новых железных дорог с привлечением средств государственных источников и частного финансирования.

Проектное финансирование и механизмы государственно-частного партнерства обеспечивают надлежащее структурирование проектов. Государственные возможности и экономические решения частного бизнеса позволят повысить объемы финансирования инфраструктурных проектов. Модели государственно-частного партнерства стабильно дают положительные результаты и позволяют модернизировать транспортный комплекс. «Путем сочетания различных моделей происходит распределение рисков ответственности между частным и публичным партнером» [15, стр. 7]. При этом достигается экономия времени на реализацию проекта, применяются инновационные подходы, снижаются системные риски. Государственно-частное партнерство является одной из эффективных форм взаимодействия государства и частного бизнеса. Государство будет продолжать софинансирование реализации инвестиционных проектов за счет федерального бюджета и внебюджетных источников.

В Транспортной стратегии финансирование транспортного комплекса обозначено как повышение доступности кредитных ресурсов, стимулирования лизинговой деятельности, использование транспортных облигаций.

Для строительства крупных объектов в рамках третьего этапа модернизации Восточного полигона к 2032 г. помимо концессионной модели рассматривается вариант применения *EPCF*-контракта, договора генерального подряда с обязательством подрядчика привлекать финансирование под контракт жизненного цикла с ОАО «РЖД». Варианты применения данных контрактов требуют меньших бюджетных средств (не требуется государственного финансирования на стадии проектирования и строительства). Модель обеспечивает защиту частных инвесторов на период действия соглашения. Задачи поиска финансирования лежат на подрядчике, который участвует в строительстве, но не участвует в эксплуатации в отличие от концессии.

Будет также применяться такой метод финансирования транспортных проектов, как инфраструктурные бюджетные кредиты.

Также следует обратить внимание на то, что, хотя в проекте федерального бюджета на 2023—2025 гг. было заложено некоторое снижение финансирования госпрограммы «Развитие транспортной системы», при этом в целом финансирование обновленной структуры Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период 2021—2030 годы составляет около 6,6 трлн руб., что позволяет утверждать о наличии необходимого финансирования для формирования полноценной, необходимой нашей стране транспортной инфраструктуры. Например, в соответствии с задачами Транспортной стратегии за счет применения стимулирующих и иных мер государственного регулирования планируется нарастить долю объемов перевозок грузов внутренним водным транспортом в общем объеме

перевозок грузов всеми видами транспорта (за исключением трубопроводного) до 3% в 2035 г.

В соответствии с Транспортной стратегией развитие цифровой и низкоуглеродной трансформации отрасли и ускоренного внедрения новых технологий — проекты вполне осуществимые, а вот ускоренное развитие транспорта на водородном топливе и электротранспорта в настоящий момент, в частности, к 2030 г. трудноосуществимо в широких масштабах. Например, в Транспортной стратегии отмечается, что использование электрических аккумуляторов в авиационной и водной технике сдерживается текущей низкой энергетической емкостью систем хранения электроэнергии, их емкостью и отсутствием соответствующей аэропортовой и береговой инфраструктуры, хотя коммерческие разработки ведутся и в этом направлении.

Развитие необходимой инфраструктуры для электротранспорта во всей России, исключая крупные города, пока проблематично. Например, к 2025—2030 годам выпуск такого вида автомобилей должен достичь 10% от общего объема производства транспортных средств в стране. Или, водородное топливо, в Транспортной стратегии отмечается, что с учетом текущего уровня зрелости технологий себестоимость производства и логистики водорода делает его использование экономически пока неэффективным в сравнении с топливом для двигателей внутреннего сгорания. Постепенно все это также будет развиваться, для чего приняты и готовятся к принятию соответствующие программы развития транспорта и технические стандарты, связанные с использованием водородного топлива.

Низкий уровень развития местных воздушных перевозок пока препятствует повышению связанности сети воздушного транспорта и увеличению транспортной подвижности жителей Арктической зоны и Дальнего Востока Российской Федерации. Проблема развития авиационного сообщения Арктической зоны и Дальнего Востока связана с низкой авиационной подвижностью населения, которую вряд ли в полном объеме возможно будет нарастить к 2030 г., что связано также с высокой стоимостью перевозок.

Но будет находить место применение автономных транспортных средств и ожидается повышение доли их использования с постепенным повсеместным применением технологий на легковом и грузовом транспорте, в автобусах, на рельсовом транспорте (железнодорожный транспорт, метро, трамваи), аграрном и горнодобывающем транспорте, а также на транспорте, используемом в системе городского хозяйства, на специализированном транспорте (например, на транспорте, работающем в условиях Крайнего Севера), в складском хозяйстве и других сферах. К 2035 г. внедрение беспилотников планируется на всех ключевых маршрутах. По прогнозам экспертов, к 2035 г. 25% автотрафика могут составить беспилотники. Но на плановые показатели выйти будет очень трудно, так

как применение автономных транспортных средств зависит от многих факторов, в том числе климатических, состояния путей, должной системы информационной защиты и безопасности, финансирования и пр. Кроме того, это потребует разработки новых требований к конструкциям транспортных средств и программному обеспечению. Так что проекты по внедрению беспилотного транспорта будут, безусловно, развиваться, но не так быстро. Все это требует больших затрат, инвестиций.

Все проекты, связанные с цифровизацией, безусловно, осуществимы, на это выделены существенные инвестиции. Это касается проектов по внедрению интегрированных транспортных сервисов, позволяющих цифровизовать процессы для участников перевозки и повысить эффективность взаимодействия участников, сервисной модели «мобильность как услуга», электронных площадок заказа грузовых, логистических услуг и услуг электронной коммерции (в формате «груз как услуга»), а также внедрения цифровых транспортных коридоров, создания защищенной цифровой сети транспортного комплекса.

Соответственно большое значение для транспортной сферы имеет развитие наукоемких инвестиций. «Исследователи инноваций уже давно обращают внимание на инвестиции компаний в исследования и разработки (НИОКР), как на один из ключевых факторов инновационного процесса, наряду с другими факторами. Понятие инвестиций в исследования и разработки связано с одной из наиболее важных характеристик НИОКР: инвестиции в исследования и разработки, проводимые сегодня, будут продолжать приносить выгоду их создателям и обществу в целом даже в неопределенном будущем» [6, стр. 196].

Исследуя Транспортную стратегию, можно смело отметить, что превзойдет наши ожидания поддержка и продвижение отечественных передовых технологических решений на основе ускоренного инвестирования. В настоящий момент в государстве приложено много усилий, в частности в транспортной сфере, чтобы добиться максимального эффекта от развития отечественной продукции, технологий и технологических решений. В соответствии с планами по инвестированию ускоренное развитие низкоуглеродной трансформации в транспортной сфере также вполне осуществимо.

В рамках федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» до 2030 г. запланировано достижение нормативного состояния 85% дорожной сети, строительство обходов крупных городов, что вполне может превзойти ожидания. Кроме того, системное развитие получат перспективные порты Арктической зоны, включая строительство новых терминалов. Для обеспечения доступа к ним потребуются модернизация железнодорожной инфраструктуры, что успешно уже реализуется, включая направления Обская-Салехард-Надым-Новый Уренгой и др. Также будут успешно развиваться проекты по модернизации инфраструктуры в целях осуществления экспортных перевозок в КНР, Индию, страны Юго-



Восточной Азии, с учетом модернизации Транссибирской и Байкало-Амурской магистрали и других путей. Будет активно развиваться вся инфраструктура, связанная с проектом Восточного полигона, в том числе на основе *EPCF*-контракта. К 2024 г. завершается второй этап расширения Восточного полигона. На третьем этапе на основе концессий как механизма инвестирования в транспортную отрасль должны быть построены вторые Северомуйский, Кузнецовский и Кодарский тоннели и мост через Амур, это позволит увеличить провозные мощности на Восточном полигоне.

К 2026 г. вполне осуществимо нарастить выпуск российских самолетов: МС-21, Т-214 и других, а также самолетов малой авиации. Главный акцент состоит здесь в импортозамещении.

В соответствии с приоритетными инвестиционными проектами, в которые заложена значительная доля инвестиционных ресурсов государства на основе программно-целевого метода, вполне осуществимо развитие мультимодальных транспортно-логистических центров в макрорегионах страны, постепенный рост доли альтернативных источников топлива в транспортном секторе.

В настоящее время ОАО «РЖД» успешно и поэтапно реализует переход на цифровую железную дорогу до 2025 г. Проект «Цифровая железная дорога» должен дать возможности расширения и улучшения качества транспортно-логистических услуг на основе применения цифровых технологий. ОАО «РЖД» создает единое информационное пространство на основе работы информационных систем для стимулирования применения сквозных технологий цифрового моделирования для организации и осуществления перевозки. Речь идет также о создании единой операционной системы управления транспортной перевозкой. «Инвестиции в проекты цифровизации должны обеспечить компаниям сокращение операционных затрат, повышение объемов продаж товаров и услуг, рост маржинализации, улучшение конкурентоспособности, создание новых ниш, возможность предоставления потребителю наиболее востребованного ценностного предложения» [3, стр. 44].

Развитие международных транспортных коридоров также осуществимо в связи с надлежащей инвестиционной политикой и связано с формированием бесшовного скоростного автомобильного сообщения, например, на направлениях Москва — Ростов-на-Дону — Краснодар; Москва — Санкт-Петербург. На направлении север-юг вполне могут быть реализованы инвестиционные проекты по развитию автомобильных и железнодорожных подходов к портам Каспийского моря, Азова-Черноморского бассейна.

Вполне по срокам осуществимо строительство высокоскоростной магистрали «Москва — Санкт-Петербург». По уже достигнутым результатам, и это отмечается в Транспортной стратегии, можно предположить, что будут успешно реализованы проекты, связанные с

ремонт, реконструкцией автомобильных дорог, строительством автомобильных дорог, обновлением железнодорожного подвижного состава, повышением экологичности железнодорожного транспорта, оптимизацией перевалки грузов в морских портах. «Традиционным методом оценки транспортных проектов является расчет чистой приведенной стоимости проекта (*Net Present Value, NPV*), который ориентирован на инвесторов. Задачей метода является сопоставление инвестиций в проект и расходов на его реализацию (в частности, на стадии эксплуатации объекта) с доходами, генерируемыми проектом» [17, стр. 139].

Также представляется перспективным развитие железнодорожных контейнерных сервисов между Российской Федерацией и Турецкой Республикой с использованием инфраструктуры международного транспортного коридора «Север—Юг».

К периоду 2030—2035 гг. ключевым фактором, влияющим на развитие Северного морского пути, будет вложение инвестиций в развитие навигационно-гидрографического обеспечения судоходства и инфраструктуры портов и терминалов, расположенных в акватории Северного морского пути, что вполне осуществимо при надлежащем финансировании.

В определенной мере при должном финансировании и росте доходов населения будут реализованы цели, поставленные в Транспортной стратегии: повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий; повышение мобильности населения и развитие внутреннего туризма; увеличение объема и скорости доставки грузов, в том числе транзитных, и развитие мультимодальных логистических технологий; цифровая и низкоуглеродная трансформация отрасли и ускоренное внедрение новых технологий.

При запланированном проектном финансировании в транспортную отрасль и надлежащей реализации проектов будет полностью сформирована Единая опорная сеть, объединяющая в себе важнейшие объекты транспортной инфраструктуры, и будут обеспечены транспортные связи с субъектами РФ, входящими в приоритетные геостратегические территории. До 2035 г. Единая опорная сеть ожидаемо должна получить развитие, как в части создания новой инфраструктуры, так и в части модернизации существующей. Трассу М-12, которая соединяет Казань — Екатеринбург — Тюмень с Москвой скоростным маршрутом, в полном объеме планируют сдать до конца 2024 г.

В Арктической зоне Российской Федерации в соответствии с проектным финансированием вполне осуществима в период до 2030 г. реконструкция аэродромов, в том числе аэродромов Архангельск, Мурманск, Нарьян-Мар, Певек, реконструкция и строительство аэродромов и аэропортов местного значения на малонаселенных геостратегических территориях России, в том числе аэродромов Депутатский, Кеппервеем, Оленек, Бухта

Провидения. Перспективными инвестиционными проектами развития автодорожной инфраструктуры Арктической зоны Российской Федерации, безусловно, являются межрегиональная автомобильная дорога Колыма — Омсучкан — Омолон — Анадырь, которая должна быть построена в 2024 г. Многие другие запланированные транспортные проекты вполне осуществимы.

Важнейшим транспортным проектом Арктической зоны Российской Федерации, который должен успешно быть реализован, является северный широтный ход, в рамках которого должна быть обеспечена прямая железнодорожная связь Ямала и Восточной Сибири с портами северо-запада. «Мировой опыт инвестирования в железнодорожный транспорт показывает, что этот процесс жестко контролируется государством при разработке государственных программ развития железнодорожного транспорта» [10, стр. 110].

Естественно, это потребует длительных сроков строительства объектов инфраструктуры, которые в полном объеме должны быть завершены к 2027 г. Например, в соответствии с Транспортной стратегией развитие получит современная портовая инфраструктура на Северном морском пути, обеспечивающая увеличение периода навигации в акватории Северного морского пути до восьми месяцев к 2024 г. и круглогодично — до 2030 г. Сроки реализации данного проекта зависят от многих факторов, прежде всего от наличия должного ресурсного и финансового потенциала с учетом сложной климатической зоны. «Для эффективной реализации моделей экономического роста предлагается использовать меры оптимального правового регулирования, бюджетного контроля и стимулирования» [14, стр. 112].

Можно предположить с учетом уже реализованных проектов по инвестированию в транспортную сферу, что будет далее успешно и поэтапно происходить внедрение новых технологий, направленных на снижение негативного воздействия транспортного комплекса на окружающую среду, а также на развитие технологий для транспортных средств с нулевыми выбросами и необходимой инфраструктуры.

Итак, мы доказали эффективность применения адресных инвестиционных программ, проектного финансирования на основе концессии и государственно-частного партнерства; определили, что существует необходимость совершенствования инвестиционной деятельности в транспортном секторе на основе современных цифровых платформ, а также применения цифровых финансовых активов в транспортной отрасли при реализации целей и задач Транспортной стратегии, что порождает новые инвестиционные возможности.

#### **Литература**

1. Андреева, А. В. Определение целесообразности привлечения инвестиций с концессионной основой на железнодорожном транспорте в России / А. В.

- Андреева // Экономика: вчера, сегодня, завтра. — 2022. — Том 12. — № 2-1. — С. 105—111.
2. Бурлакова, А. П. Проблемы привлечения инвестиций в реальный сектор экономики России / А. П. Бурлакова, Г. Г. Скворцова // Экономика, предпринимательство и право. — 2020. — Том 10. — № 4. — С. 1019—1034.
  3. Гулый, И. М. Методические особенности оценки инвестиций в цифровые технологии на железнодорожном транспорте / И. М. Гулый // Экономика железных дорог. — 2021. — № 11. — С. 44—52.
  4. Инвестиции в Арктику — инвестиции в будущее // Арктические ведомости. — 2020. — № 2 (30). — С. 4—7.
  5. Кабир, Л. С. Государственная поддержка «зеленых» инвестиций и рыночное «зеленое» финансирование: зарубежный опыт / Л. С. Кабир // Инноватика и экспертиза: научные труды. — 2019. — № 1 (26). — С. 97—108.
  6. Кожухова, Н. В. Детерминанты наукоемких инвестиций: региональный аспект / Н. В. Кожухова, А. В. Васильчиков, Д. А. Акоюн // Журнал монетарной экономики и менеджмента. — 2023. — № 3. — С. 195—203.
  7. Куницкая, О. М. Реальные инвестиции и способы осуществления инвестиций: проблема соотношения в инвестиционном законодательстве / О. М. Куницкая // в сборнике: Проблемы систематизации комплексных отраслей законодательства. Сборник статей по материалам круглого стола, посвященного 30-летию принятия закона Республики Беларусь «Об охране окружающей среды». — Минск, 2023.
  8. Луценко, Е. В. От управления инвестициями к управлению с помощью инвестиций / Е. В. Луценко, В. И. Лойко, Т. П. Барановская // Новые технологии. — 2017. — № 4. — С. 184—192.
  9. Лытнева, Н. А. Ретроспективный анализ нормативного регулирования иностранных инвестиций в управлении инвестиционной политикой государства / Н. А. Лытнева, Е. А. Кыштымова, Е. С. Кыштымова // Форпост науки. — 2023. — № 2 (64). — С. 40—46.
  10. Михальченко, А. А. Использование индексного метода при управлении инвестициями на железнодорожном транспорте / А. А. Михальченко // Вестник Белорусского государственного университета транспорта: наука и транспорт. — 2022. — № 2 (45). — С. 109—113.
  11. Пак, М. В. Инвестиции в экологию — инвестиции в будущее Сибири / М. В. Пак, Г. Д. Николаева // В сборнике: Инвестиционная политика, инвестиции и предпринимательство в контексте современных вызовов и ограничений (памяти В. И. Огородникова). Материалы II Всероссийской научно-практической конференции с международным участием / ответственный редактор Т. Е. Фасенко, под научной редакцией Т. В. Гурунян. — Новосибирск, 2022.
  12. Правкин, С. А. Государственно-частное партнерство как инвестиционный механизм / С. А. Правкин // в сборнике: Актуальные вопросы публичного управления, экономики, права в условиях цифровизации. сборник научных статей Международной научно-практической конференции. Курская академия государственной и муниципальной службы. — Курск, 2023.
  13. Путин, Д. М. Инвестиции в современные информационные технологии на примере инвестиций в стартапы / Д. М. Путин // Электронное сетевое издание «Международный правовой курьер». — 2021. — № 3. — С. 45—49.
  14. Правкин, С. А. Механизм правового управления инвестициями в транспортной сфере с учетом применения отдельных моделей государственно-частного

- партнерства / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 2 (30). — С. 112—124.
15. Правкин, С. А. Проблемы реализации инвестиционных проектов в соглашениях, основанных на государственно-частном партнерстве / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // Российская юстиция. — 2019. — № 4. — С. 6—8.
16. Сивкова, А. И. Анализ инвестиционной деятельности промышленных предприятий РФ в контексте «зеленой экономики» / А. И. Сивкова // Управление в современных системах. — 2022. — № 3 (35). — С. 29—42.
17. Смирнов, С. А. Социально-экономический подход к оценке инвестиций на транспорте / С. А. Смирнов, О. Ю. Смирнова // Инновационные транспортные системы и технологии. — 2023. — Том 9. — № 1. — С. 135—145.
18. Смирнова, В. В. Совершенствование модели управления рисками в сфере железнодорожной перевозки грузов / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // Право и государство: теория и практика. — 2023. — № 11 (227). — С. 128—130.

## References

1. Andreyeva, A. V. Opredeleniye tselesoobraznosti privlecheniya investitsiy s kontsessionnoy osnovoy na zheleznodorozhnom transporte v Rossii [Determining the feasibility of attracting investments with a concession basis in railway transport in Russia] / A. V. Andreyeva // *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra*. — 2022. — Том 12. — № 2-1. — S. 105—111.
2. Burlakova, A. P. Problemy privlecheniya investitsiy v real'nyy sektor ekonomiki Rossii [Problems of attracting investments in the real sector of the Russian economy] / A. P. Burlakova, G. G. Skvortsova // *Ekonomika, predprinimatel'stvo i pravo*. — 2020. — Том 10. — № 4. — S. 1019—1034.
3. Gulyy, I. M. Metodicheskiye osobennosti otsenki investitsiy v tsifrovyye tekhnologii na zheleznodorozhnom transporte [Methodological features of assessing investments in digital technologies in railway transport] / I. M. Gulyy // *Ekonomika zheleznikh dorog*. — 2021. — № 11. — S. 44—52.
4. Investitsii v Arktiku — investitsii v budushcheye [Investments in the Arctic - investments in the future] // *Arkticheskiye vedomosti*. — 2020. — № 2 (30). — S. 4—7.
5. Kabir, L. S. Gosudarstvennaya podderzhka «zelenykh» investitsiy i rynochnoye «zelenoye» finansirovaniye: zarubezhnyy opyt [State support for “green” investments and market “green” financing: foreign experience] / L. S. Kabir // *Innovatika i ekspertiza: nauchnyye trudy*. — 2019. — № 1 (26). — S. 97—108
6. Kozhukhova, N. V. Determinanty naukoymkikh investitsiy: regional'nyy aspekt [Determinants of knowledge-intensive investments: regional aspect] / N. V. Kozhukhova, A. V. Vasil'chikov, D. A. Akopyan // *Zhurnal monetarnoy ekonomiki i menedzhmenta*. — 2023. — № 3. — S. 195—203.
7. Kunitskaya, O. M. Real'nyye investitsii i sposoby osushchestvleniya investitsiy: problema sootnosheniya v investitsionnom zakonodatel'stve [Real investments and methods of making investments: the problem of correlation in investment legislation] / O. M. Kunitskaya // *v sbornike: Problemy sistematizatsii kompleksnykh otrasley zakonodatel'stva. Sbornik statey po materialam kruglogo stola, posvyashchennogo 30-letiyu prinyatiya zakona Respubliki Belarus' «Ob okhrane okruzhayushchey sredy»*. — Minsk, 2023.
8. Lutsenko, Ye. V. Ot upravleniya investitsiyami k upravleniyu s pomoshch'yu investitsiy [From investment management to management with the help of investments] / Ye. V. Lutsenko, V. I. Loyko, T. P. Baranovskaya // *Novyye tekhnologii*. — 2017. — № 4. — S. 184—192.

9. Lytneva, N. A. Retrospektivnyy analiz normativnogo regulirovaniya inostrannykh investitsiy v upravlenii investitsionnoy politikoy gosudarstva [Retrospective analysis of the normative regulation of foreign investments in the management of state investment policy] / N. A. Lytneva, Ye. A. Kyshtymova, Ye. S. Kyshtymova // Forpost nauki. — 2023. — № 2 (64). — S. 40–46.
10. Mikhal'chenko, A. A. Ispol'zovaniye indeksnogo metoda pri upravlenii investitsiyami na zheleznodorozhnom transporte [Using the index method in managing investments in railway transport] / A. A. Mikhal'chenko // Vestnik Belorusskogo gosudarstvennogo universiteta transporta: nauka i transport. — 2022. — № 2 (45). — S. 109–113
11. Pak, M. V. Investitsii v ekologiyu — investitsii v budushcheye Sibiri [Investments in the environment - investments in the future of Siberia] / M. V. Pak, G. D. Nikolayeva // V sbornike: Investitsionnaya politika, investitsii i predprinimatel'stvo v kontekste sovremennykh vyzovov i ogranicheniy (pamyati V. I. Ogorodnikova). Materialy II Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii s mezhdunarodnym uchastiyem / otvetstvennyy redaktor T. Ye. Fassenko, pod nauchnoy redaktsiyey T. V. Gurunyan. — Novosibirsk, 2022.
12. Pravkin, S. A. Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo kak investitsionnyy mekhanizm [Public-private partnership as an investment mechanism] / S. A. Pravkin // v sbornike: Aktual'nyye voprosy publichnogo upravleniya, ekonomiki, prava v usloviyakh tsifrovizatsii. sbornik nauchnykh statey Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. Kurskaya akademiya gosudarstvennoy i munitsipal'noy sluzhby. — Kursk, 2023.
13. Putin, D. M. Investitsii v sovremennyye informatsionnyye tekhnologii na primere investitsiy v startapy [Investments in modern information technologies using the example of investments in startups] / D. M. Putin // Elektronnoye setevoye izdaniye «Mezhdunarodnyy pravovoy kur'yer». — 2021. — № 3. — S. 45–49.
14. Pravkin, S. A. Mekhanizm pravovogo upravleniya investitsiyami v transportnoy sfere s uchetom primeneniya otdel'nykh modeley gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Mechanism of legal management of investments in the transport sector, taking into account the use of certain models of public-private partnership] / S. A. Pravkin, V. V. Smirnova // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 2 (30). — S. 112–124
15. Pravkin, S. A. Problemy realizatsii investitsionnykh proyektov v soglasheniyakh, osnovannykh na gosudarstvenno-chastnom partnerstve [Problems of implementing investment projects in agreements based on public-private partnerships] / S. A. Pravkin, V. V. Smirnova // Rossiyskaya yustitsiya. — 2019. — № 4. — S. 6–8.
16. Sivkova, A. I. Analiz investitsionnoy deyatel'nosti promyshlennykh predpriyatiy RF v kontekste «zelenoy ekonomiki» [Analysis of investment activity of industrial enterprises of the Russian Federation in the context of the “green economy”] / A. I. Sivkova // Upravleniye v sovremennykh sistemakh. — 2022. — № 3 (35). — S. 29–42.
17. Smirnov, S. A. Sotsial'no-ekonomicheskyy podkhod k otsenke investitsiy na transporte [Socio-economic approach to assessing investments in transport] / S. A. Smirnov, O. YU. Smirnova // Innovatsionnyye transportnyye sistemy i tekhnologii. — 2023. — Tom 9. — № 1. — S. 135–145.
18. Smirnova, V. V. Sovershenstvovaniye modeli upravleniya riskami v sfere zheleznodorozhnoy perevozki грузов [Improving the risk management model in the field of railway transportation of goods] / S. A. Pravkin, V. V. Smirnova // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2023. — № 11 (227). — S. 128–130.

<p style="text-align: center;"><b>ТРЕБОВАНИЯ</b> к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»</p>	<p style="text-align: center;"><b>REQUIREMENTS</b> for the materials submitted for publication in the journal “Transport law and security”</p>
<p>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.</p> <p><b>Статья представляется</b> в электронном виде в формате Microsoft Word по электронному адресу: albinadg@mail.ru.</p> <p><b>Адрес редакции:</b> 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, учебный корпус 6.</p> <p><b>Объем статей</b> — 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.)</p> <p>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).</p> <p>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».</p> <p>В статье должен быть указан <b>индекс УДК</b>.</p> <p><b>Название статьи</b> приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным.</p> <p><b>Сведения об авторах</b> 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;</p>	<p>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.</p> <p><b>All papers</b> should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru.</p> <p><b>The official address of the editorial board</b> is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994.</p> <p><b>The paper</b> 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).</p> <p>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).</p> <p>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».</p> <p><b>The UDC index</b> should be indicated in the article.</p> <p><b>The title of the paper</b> is given both in Russian and in English. The title should be short and informative.</p> <p><b>The information about authors</b> 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;</p>

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.