ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО и БЕЗОПАСНОСТЬ

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ | № 3(51)/2024

Издается с января 2016 г.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ проектирования и строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Санкт-Петербург

ВЛИЯНИЕ КОНТЕКСТА РЕКЛАМНЫХ СООБЩЕНИЙ на обеспечение безопасности дорожного движения

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ: состояние, перспективы, проблемы безопасности

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СОВЕРШЕНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ в сфере безопасности дорожного движения в состоянии опьянения

ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА: состояние, тенденции и меры предупреждения

ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ОБЩЕСТВА и цифровое право

СЕВЕРНЫЙ МОРСКОЙ ПУТЬ в контексте Арктической политики России

ПРИМЕНЕНИЕ ТЕОРИИ СЕКЬЮРИТИЗАЦИИ в целях повышения уровня транспортной безопасности

УПРАВЛЕНИЕ ИНВЕСТИЦИЯМИ в транспортных проектах с применением механизма государственно-частного партнерства

ОБЗОР III ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «Правовое обеспечение национальной безопасности. Десять лет Закону о стратегическом планировании в Российской Федерации» (РАНХиГС, Москва, 19 апреля 2024 г.)

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2024. № 3 (51)	The online scientific journal “Transport law and security” 2024. № 3 (51)
Дата размещения номера — 15 октября 2024 г. Журнал издается с января 2016 г.	The date of the issue is the 15th of October 2024. The journal has been published since January 2016.
Издание включено в **Перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, ученой степени доктора наук**, по научным специальностям: 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки (юридические науки); 5.1.4. Уголовно-правовые науки (юридические науки).	The journal has been included in **the List of the leading peer-reviewed scientific publications where there are published the main scientific results of dissertations for the academic degrees of a doctor and candidate of sciences** in the following scientific specialties: 5.1.2. Public and legal (state and legal) sciences (legal sciences); 5.1.4. Criminal and legal sciences (legal sciences).
Номер свидетельства о регистрации средства массовой информации: ЭЛ № ФС 77-64237 от 25 декабря 2015 г.	The journal was registered in media ЭЛ № ФС 77-64237 on December, 25, 2015.
Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9. Телефон: 8 (495) 681-90-19. Факс: 8 (495) 684-2849. E-mail редакции: albinadg@mail.ru	The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Moscow, 127994. Tel.: 8 (495) 681-90-19; Fax.: 8 (495) 684-2849; Email: albinadg@mail.ru.
Официальный сайт в сети Интернет: URL: http://trans-safety.ru/	The official site in the Internet is URL: http://trans-safety.ru/
Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта»	The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education “Russian University of Transport”
Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г. № 381-06/2016.	The journal is introduced into the system of the Russian Science Citation Index (RSCI) according to the contractual agreement № 381-06/2016 of June 24, 2016.
Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) 2500-1868.	The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) 2500-1868.
Периодичность: четыре раза в год.	The journal is issued 4 times a year.
Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).	The editor-in-chief is **KORYAKIN Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law, professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).

Редакционный совет	Editorial Council
Нестеров Евгений Александрович — председатель редакционного совета, кандидат юридических наук, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Nesterov Evgeny Aleksandrovich,** Chairman of the Editorial Council, Candidate of Law, the head of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)
Аль Али Насер Абдель Рахим — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Морское право и международное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Al Aly Naser Abdel Rakhim**, Candidate of Law, associate professor of the department “Maritime Law and International Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)
Бажанов Станислав Васильевич — доктор юридических наук, профессор, академик Петровской академии наук и искусств, полковник юстиции в отставке	**Bazhanov Stanislav Vasilievich,** Doctor of Law, professor, academician of the Peter’s Academy of Sciences and Arts (St. Petersburg), retired colonel of justice
Белкин Анатолий Рафаилович — доктор юридических наук, профессор Московского технологического университета	**Belkin Anatoly Rafailovich**, Doctor of Law, professor of the Moscow Technological University (MIREA)
Боголюбов Сергей Александрович — доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий отделом экологического законодательства Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации	**Bogolyubov Sergey Aleksandrovich**, Doctor of Law, professor, honored scientist of the Russian Federation, head of the environmental legislation department at the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation
Васильев Федор Петрович — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник научно-исследовательского центра Академии управления МВД России	**Vasiliev Fedor Petrovich**, Doctor of Law, professor, main researcher of the research center of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation
Гулин Виктор Борисович — заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта	**Gulin Viktor Borisovich**, deputy head of the Federal Service for transport supervision
Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, советник ректората Российского университета транспорта	**Dukhno Nikolay Alekseevich**, Doctor of Law, professor, advisor to the administration of the Russian University of Transport
Жаворонкова Наталья Григорьевна — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой экологического и природоресурсного права Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист Российской Федерации	**Zhavoronkova Nataliya Grigorievna**, Doctor of Law, professor, honored lawyer of the Russian Federation, head of the department of environmental and natural resources law at Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

Ирошников Денис Владимирович — доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой правового обеспечения национальной безопасности Института права и национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации	**Iroshnikov Denis Vladimirovich,** Doctor of Law, associate professor, head of the department of the law enforcement of national security of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration
Козин Михаил Николаевич — доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)	**Kozin Mikhail Nikolaevich,** Doctor of Economic Sciences, professor, main researcher of the Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia
Колотушкин Сергей Михайлович — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник отдела изучения проблем управления и реформирования уголовно-исполнительной системы Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)	**Kolotushkin Sergey Mikhailovich**, Doctor of Law, professor, main researcher of the department for the study of management problems and the reform of the penal system at the National Research Institute of the Penal system of the Russian Federation (NRIPS RF)
Корякин Виктор Михайлович — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры «Теория права, гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Koryakin Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law, professor, professor of the department “Theory of law, civil law and civil procedure” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)
Минбалеев Алексей Владимирович — доктор юридических наук, доцент, ведущий научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук	**Minbaleev Aleksey Vladimirovich**, Doctor of Law, docent, leading researcher of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences
Надер Ахмед Мандил — доктор юридических наук, профессор кафедры международного права юридического колледжа, Университет Тикрит, Ирак, Тикрит	**Nadher Ahmed Mandeel**, Doctor of Law, Assistant Professor of International Law in College of Law, Tikrit University, Iraq, Tikrit
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	**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
Полякова Татьяна Анатольевна — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник, исполняющая обязанности заведующего сектором информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук; заслуженный юрист Российской Федерации	**Polyakova Tatiyana Anatolievna**, Doctor of Law, professor, main researcher**,** acting head of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences, the honored lawyer of the Russian Federation

Рейнгольд Валерий Артурович — доктор юридических наук, профессор, директор докторантуры «Юридическая наука» Балтийской Международной Академии (г. Рига, Латвия)	**Reingold Valery Arturovich**, Doctor of Law, professor, director of the Doctoral Study "Juridical science" at the Baltic International Academy (Riga, Latvia)
Тучкова Эльвира Галимовна — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры трудового права и права социального обеспечения Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист РФ	**Tuchkova Elvira Galimovna**, Doctor of Law, honored lawyer of the Russian Federation, professor of the department of labour law and social security law at Kutafin Moscow State Law University (MSAL)
Чеботарева Анна Александровна — доктор юридических наук, доцент, заведующая кафедрой «Правовое обеспечение государственного управления и экономики» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Chebotareva Anna Aleksandrovna**, Doctor of Law, docent, head of the department "Legal Support of Public Administration and Economics" of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)
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
Доктор **Аль Вахшат Зиад Мохаммед**, PhD in Law, декан юридического факультета Национального университета Аджлуна, Иордания	Dr. **Al Wahshat Ziad Mohammed**, PhD in Law, dean of the faculty of law, Ajloun National University, Jordan
Арбия Хлали, доктор права, профессор факультета экономики, Университет Сфакса, Тунис	**Arbia Hlali**, Doctor of Law, professor of the faculty of economics, SFAX University, Tunisia

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

Содержание

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Корякин В. М.
Некоторые вопросы правового обеспечения проектирования и строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Санкт-Петербург 10

Скуйбедина О. Н., Собалевская А. Э.
Влияние контекста рекламных сообщений на обеспечение безопасности дорожного движения 19

Ушакова Е. В., Андрианова В. В., Кобзева Е. И.
Некоторые особенности привлечения к ответственности за действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств 26

Шелухин Н. Л.
Транспортная инфраструктура Донецкой Народной Республики: состояние, перспективы, проблемы безопасности 31

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Мингалимова М. Ф.
Актуальные вопросы предупреждения совершения преступлений в сфере безопасности дорожного движения в состоянии опьянения 41

Шиян В. И.
Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: состояние, тенденции и меры предупреждения 56

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Нестеров Е. А., Цветков В. Я.
Цифровая трансформация общества и цифровое право 66

МОРСКОЕ ПРАВО

Серов А. Д.
Северный морской путь в контексте Арктической политики России 75

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Асатрян А. А.
Целеполагание и прогнозирование на долгосрочную перспективу в сфере правового обеспечения национальной безопасности Российской Федерации 91

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Лаврухин М. В.
Применение теории секьюритизации в целях повышения уровня транспортной безопасности 100

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

Правкин С. А.
Управление инвестициями в транспортных проектах с применением механизма государственно-частного партнерства..... 116

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Проскурнина М. А.
Исторические аспекты формирования тарифов на перевозки пассажиров в дальнем следовании во внутригосударственном сообщении 133

ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКИХ СУДОВ И БЕЗОПАСНОЙ НАВИГАЦИИ

Клюев В. В.
Окончательное формирование системы правового регулирования эксплуатации автономных судов в России 141

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

Обзор III Всероссийской научно-практической конференции «Правовое обеспечение национальной безопасности. Десять лет Закону о стратегическом планировании в Российской Федерации» (РАНХиГС, Москва, 19 апреля 2024 г.)..... 149

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»..... 168

Contents

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Koryakin Viktor M.
Some issues of legal support for the design and construction of the high-speed railway Moscow - St. Petersburg 10

Skuybedina Olga N., Sobalevskaya Anastasiya Ed.
The effect of advertisement context on road safety enforcement 19

Ushakova Ekaterina V., Andrianova Valeriya V., Kobzeva Ekaterina Iv.
Some features of holding liable for actions that threaten the safe operation of vehicles 26

Shelukhin Nikolay L.
Transport infrastructure of the Donetsk People's Republic: status, prospects, security issues 31

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIMES

Mingalimova Mariyam F.
Current issues of preventing crimes in the field of road safety while intoxicated 41

Shiyan Valentina Iv.
Crimes against traffic safety and operation of transport: status, tendencies, and preventive measures 56

INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY AND SECURITY

Nesterov Evgeny Al., Tsvetkov Viktor Ya.
Digital transformation of society and digital law 66

MARITIME LAW

Serov Aleksandr D.
The Northern Sea Route in the Context of Russia's Arctic Policy 75

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Asatryan Armen Ar.
Goal setting and long-term forecasting in the sphere of national security enforcement of the Russian Federation 91

THEORY AND METHODOLOGY OF TRANSPORT LAW

Lavrukhin Maksim V.
Application of securitization theory to improve transport security 100

TRANSPORT ECONOMY

Pravkin Sergey Al.
Investment management in transport projects using the public-private partnership mechanism 116

HISTORY OF TRANSPORT LAW

Proskurnina Marina Al.
Historical aspects of formation of tariffs for long-distance passenger transportation in domestic traffic..... 133

LEGAL ENFORCEMENT OF OPERATION OF SEA VESSELS AND SAFE NAVIGATION

Klyuyev V. V.
Final forming legal scheme in the field of autonomous shipping in Russia..... 141

CONFERENCE RESULTS

Review of the III All-Russian scientific and practical conference “Law enforcement of national security. Ten years of the Law on Strategic Planning in the Russian Federation” (RANEPA, Moscow, April 19, 2024)..... 149

Requirements for the materials submitted for publication in the journal “Transport law and security” 168

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 338.4

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

Некоторые вопросы правового обеспечения проектирования и строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва — Санкт-Петербург

Аннотация. Рассмотрены основные предпосылки для проектирования и строительства в России высокоскоростных железнодорожных линий. Проанализированы исторические аспекты данного вопроса. Дана общая характеристика основных параметров проекта высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва — Санкт-Петербург», реализация которого в 2024 г. переходит в плоскость практики. Обосновывается необходимость совершенствования правового регулирования вопросов проектирования, строительства и эксплуатации высокоскоростных магистралей как обязательного условия реализации данного проекта. Предложены когерентные изменения и дополнения в транспортное законодательство, направленные на правовую легитимацию высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации.

Ключевые слова: высокоскоростная железнодорожная магистраль; транспортная стратегия; железнодорожный транспорт; правовое обеспечение строительства железных дорог.

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

Some issues of legal support for the design and construction of the high-speed railway Moscow — St. Petersburg

Abstract. There have been considered the main prerequisites for the design and construction of high-speed railway lines in Russia. There have been analyzed historical aspects of this issue. There has been given a general

description of the main parameters of the Moscow-St. Petersburg high-speed railway project, the implementation of which in 2024 is becoming practical. There has been substantiated a necessity to improve legal regulation of issues of design, construction, and operation of high-speed highways as a mandatory condition for the implementation of this project. There have been proposed coherent changes and additions to transport legislation aimed at legal legitimization of high-speed rail transport in the Russian Federation.

Keywords: high-speed railway; transport strategy; railway transport; legal support for railway construction.

В Российской Федерации, несмотря на ее огромные территориальные пространства и возрастающие потребности в грузовых и пассажирских перевозках, пока отсутствуют реализованные проекты высокоскоростных железнодорожных магистралей (ВСМ) в том смысле, что под ними понимается в мировой практике. Хотя единого стандарта, действующего в различных государствах, не существует, к категории высокоскоростных принято относить железнодорожные линии, построенные для скоростей свыше 250 км/ч (155 миль в час) или модернизированные линии, скорость движения по которым которых превышает 200 км/ч (125 миль в час) [https://en.wikipedia.org/wiki/High-speed_rail].

Идея о строительстве высокоскоростных железных дорог в нашей стране вынашивается давно, еще с советских времен отечественной истории. Так, в конце 1980-х годов началось проектирование магистрали на юг России. ВСМ «Центр-Юг» проектировалась с углубленным изучением зарубежного опыта, который на тот момент времени был только во Франции и Японии. Согласно разработанным планам, было намерение строить отдельную скоростную пассажирскую железную дорогу из Москвы через Харьков, которая позже должна была разделиться на два направления — одно в Крым, другое должно было идти через Ростов на Северный Кавказ [1; 2]. Однако в силу ряда причин, прежде всего, финансово-экономического характера, данный проект реализован не был.

На новом этапе развития транспортной системы нашей страны идея о развитии высокосортного железнодорожного транспорта нашла свое отражение в Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р (документ утратил силу с 27 ноября 2021 г. в связи с изданием распоряжения Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р). Стратегией предусматривалось для обеспечения транспортных связей, создания более привлекательных условий для пассажиров, повышения комфортности и безопасности пассажирских перевозок построить высокоскоростные магистрали Санкт-Петербург — Москва, Москва —

Нижний Новгород, Москва — Смоленск — Красное (в рамках международного транспортного коридора № 2).

Тогда же был издан Указ Президента РФ от 16 марта 2010 г. № 321 «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации», которым Правительству РФ было поручено утвердить технический регламент, устанавливающий требования к безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта, под которым предложено понимать производственно-технологический комплекс железнодорожного транспорта общего пользования, включающий в себя инфраструктуру железнодорожного транспорта, железнодорожный подвижной состав, другое имущество и предназначенный для обеспечения потребностей физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками, особенностью которых является движение железнодорожного подвижного состава со скоростью свыше 200 км в час.

ОАО «РЖД» данным Указом было определено единственным исполнителем по осуществлению функций заказчика при проектировании инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта.

В этот период были подготовлены несколько проектов строительства ВСМ. Наиболее близким к практической реализации оказался проект строительства ВСМ «Москва—Казань», который был полностью готов уже в 2018 г., однако из-за проблем с финансированием его пришлось отложить. Проект изначально оценивался в 623 млрд руб., но подорожал из-за занижения сметной стоимости и роста цен на строительные материалы на 200 млрд руб. В качестве альтернативы данному проекту был построена и в конце 2023 г. введена в эксплуатацию автомобильная трасса М-12 «Восток» на участке Москва—Казань с перспективой ее продления до Екатеринбурга и далее до Тюмени.

В Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р, была констатирована тревожная тенденция: «В стране по-прежнему отсутствует высокоскоростное железнодорожное сообщение. При этом другие виды транспорта динамично развивались, что в совокупности с ограничениями железнодорожной инфраструктуры привело к снижению удельного веса железнодорожного транспорта в объемах перевозок пассажиров в дальнем следовании. Так, доля железнодорожного сообщения в общем объеме перевозок пассажиров в дальнем следовании сократилась с 43 до 30 процентов за рассматриваемый период».

В целях преодоления данной негативной тенденции в августе 2023 г. на церемонии открытия движения по третьей линии Московских центральных диаметров (МЦД-3) глава Российского государства В. В.

Путин озвучил политическое решение о возведении ВСМ между Москвой и Санкт-Петербургом. Готовый проект строительства протяженностью 680 км был утвержден еще в 2021 г. ВСМ пройдет по территории шести регионов — Москвы и Санкт-Петербурга, Ленинградской, Новгородской, Тверской и Московской областей. В зоне влияния ВСМ Москва—Санкт-Петербург проживает не менее 30 млн человек, что составляет 20 процентов населения страны. Планируется, что по высокоскоростной магистрали поезд сможет добраться из одной столицы в другую за два с половиной часа [2].

Практическое воплощение данного решения началось уже в текущем 2024 г. Начало было положено на состоявшемся 15 февраля 2024 г. совещании по вопросу строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва—Санкт-Петербург, по результатам которого Владимир Путин утвердил перечень конкретных поручений Правительству Российской Федерации, а также иным государственным органам и организациям, направленных на реализацию проекта [Перечень поручений по итогам совещания по вопросу строительства высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва—Санкт-Петербург (утвержден Президентом РФ 5 апреля 2024 г. № Пр-663)].

Учитывая неудачи прошлых попыток строительства ВСМ в России, вызванные недостаточностью финансовых средств, в названном перечне поручений определены основные условия финансирования проекта, которые предусматривают:

а) выделение в 2025 г. из Фонда национального благосостояния средств для предоставления кредитов на строительство объектов транспортной инфраструктуры, необходимых для реализации проекта, в размере не менее 300 млрд. руб. по ставке не более 1 процента годовых с капитализацией процентов в первые 10 лет;

б) предоставление в 2024—2028 гг. капитального гранта за счет средств федерального бюджета на выкуп земельных участков для строительства объектов транспортной инфраструктуры, необходимых для реализации проекта, в размере 28,5 млрд руб.;

в) софинансирование проекта за счет средств: г. Москвы — в размере не менее 150 млрд руб., г. Санкт-Петербурга — не менее 30 млрд руб., Московской области — не менее 20 млрд руб., Ленинградской области — не менее 10 млрд руб., Новгородской области — не менее 6 млрд руб., Тверской области — не менее 5 млрд руб.;

г) предоставление субсидии из федерального бюджета в размере, необходимом для балансировки операционной модели проекта, но не более 299,4 млрд руб., на операционной стадии его реализации.

Основным финансово-правовым механизмом реализации проекта строительства ВСМ «Москва—Санкт-Петербург» определено использование корпоративно-концессионной модели, которая была достаточно детально проработана при подготовке нереализованного

проекта строительства ВСМ «Москва—Казань» [3]. В рассматриваемом перечне поручений Правительству Российской Федерации предписано при участии ОАО «РЖД», ПАО «Сбербанк России» и заинтересованных исполнительных органов субъектов Российской Федерации обеспечить заключение с ООО «ВСМ Две Столицы» концессионного соглашения о реализации проекта по строительству высокоскоростной железнодорожной магистрали, а также заключение с производителем высокоскоростного подвижного состава договора на его поставку и сервисное обслуживание. [ООО «ВСМ Две Столицы» образовано специально для реализации проекта ВСМ «Москва—Санкт-Петербург» (зарегистрировано в ЕГРЮЛ 12 января 2024 г.).]

Законодательную основу концессионного механизма составляет Федеральный закон от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», согласно которому по концессионному соглашению одна сторона (концессионер) обязуется за свой счет создать и (или) реконструировать определенное этим соглашением имущество (недвижимое имущество или недвижимое имущество и движимое имущество, технологически связанные между собой и предназначенные для осуществления деятельности, предусмотренной концессионным соглашением), право собственности на которое принадлежит или будет принадлежать другой стороне (концеденту), осуществлять деятельность с использованием (эксплуатацией) объекта концессионного соглашения, а концедент обязуется предоставить концессионеру на срок, установленный этим соглашением, права владения и пользования объектом концессионного соглашения для осуществления указанной деятельности.

Рассматриваемым документом (перечнем поручений Президента РФ от 5 апреля 2024 г.) предусматривается распределение рисков возможного снижения прогнозного пассажиропотока на ВСМ «Москва—Санкт-Петербург» между федеральным бюджетом, бюджетами субъектов РФ, на территориях которых планируется ее строительство, и концессионером — ООО «ВСМ Две Столицы», на условиях, в соответствии с которыми возмещение убытков концессионера осуществляется:

— в случае снижения пассажиропотока не более чем на 5% — за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации;

— в случае последующего снижения пассажиропотока на 5—10% — за счет средств концедента;

— в случае снижения пассажиропотока более чем на 10% — путем распределения в равных долях между концедентом и концессионером.

В порядке реализации названного перечня поручений издано распоряжение Правительства РФ от 5 июня 2024 г. № 1397-р, в соответствии с которым заключено концессионное соглашение о финансировании, создании, эксплуатации инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта общего пользования от станции Крюково (Алабушево) до станции Санкт-Петербург-Главный,

приобретении и эксплуатации высокоскоростного железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозки пассажиров и (или) багажа на созданной инфраструктуре по маршруту «Москва—Санкт-Петербург», с ООО «ВСМ Две Столицы» без проведения конкурса в соответствии с ч. 1 ст.37 Федерального закона «О концессионных соглашениях». Этим же распоряжением утверждены основные условия концессионного соглашения о финансировании, создании, эксплуатации инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта общего пользования на указанном маршруте.

На состоявшемся 29 июля 2024 г. совещании Председателя Правительства РФ М. В. Мишустина со своими заместителями была озвучена информация о том, что Правительство приняло решение о включении проекта в перечень самоокупаемых. Такое решение позволит привлечь в его реализацию на возвратной основе до 300 млрд руб. из Фонда национального благосостояния. Общий же объем инвестиций в проект оценивается в сумму более 2 трлн руб. [4]

В настоящее время в порядке выполнения поручений главы государства проводится активная нормотворческая деятельность как на федеральном, так и на региональном и ведомственном уровнях, направленная на придание принятым решениям силу юридически обязательных норм. Речь идет и о разработке и уточнении соответствующих технических норм и правил, о проектах планировки территории в целях размещения объектов инфраструктуры ВСМ «Москва—Санкт-Петербург», изъятия земельных участков для этих целей и др.

Есть все основания утверждать, что на этот раз принятые решения будут реализованы и в Российской Федерации появится, наконец, полноценная высокоскоростная железнодорожная магистраль. Как представляется, это направление развития железнодорожного транспорта в России имеет большое будущее. На это нацеливает, в частности, Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г., в которой предусматривается проектирование и строительство ВСМ «Санкт-Петербург—Москва—Казань». Эта ВСМ объединит крупнейшие агломерации европейской части Российской Федерации в зоны двухчасовой доступности. Президент Российской Федерации, давая старт строительству ВСМ «Москва—Санкт-Петербург», также сказал, что после реализации данного проекта будут рассмотрены проекты высокоскоростного движения до Казани и Минска, и до Адлера — через новые регионы Донецк и Луганск [2].

Учитывая данное обстоятельство, представляется необходимым осуществление адаптации действующего транспортного законодательства под специфику функционирования высокоскоростных железных дорог. При этом следует использовать все имеющиеся наработки по данному вопросу как с точки зрения практики нормотворческой деятельности, так

и с позиции научного обоснования изменений законодательства, содержащихся в научных публикациях [5—9].

Обобщая названные источники, а также учитывая новые реалии политической и социально-экономической ситуации в России, в качестве основных ориентиров развития транспортного законодательства в целях легитимации высокоскоростного железнодорожного транспорта можно предложить изменения в законодательные акты, направленные на:

а) законодательное закрепление нормативного понятия высокоскоростного железнодорожного транспорта и его инфраструктуры, а также особенностей функционирования ВСМ;

б) установление особенностей регулирования градостроительных отношений в связи с созданием инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта в части возможности получения разрешения на строительство в отсутствие полного комплекта правоустанавливающих документов на земельные участки, необходимые для размещения инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта, и начала подготовительных работ на земельных участках до получения разрешения на строительство;

в) закрепление правила о том, что решения суда об изъятии объектов недвижимого имущества в целях размещения инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта и сносе самовольных построек подлежат немедленному исполнению в целях возможности прекращения прав правообладателей на основании решения суда первой инстанции

г) введение административной ответственности за несанкционированное проникновение посторонних лиц за ограждение ВСМ и на другие объекты инфраструктуры высокоскоростных железных дорог.

д) внесение в законодательство РФ о налогах и сборах изменений, предусматривающих установление налоговой ставки по налогу на добавленную стоимость в размере 0 процентов при выполнении работ (оказании услуг) по проектированию и строительству ВСМ, а также при оказании услуг по перевозке (организации перевозки) пассажиров по ВСМ, определив период действия указанной ставки налога;

е) дополнение законодательства о транспортной безопасности нормами, предусматривающими повышенные меры обеспечения безопасности инфраструктуры ВСМ, в том числе их защиту от актов диверсий с использованием беспилотных транспортных средств.

Подводя итог рассмотрению вопроса о состоянии правового регулирования высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации, можно констатировать, что оно в настоящее время представлено, главным образом, на подзаконном уровне, причем преобладающее место занимают ведомственные правовые акты. Это не соответствует мировой практике, да и самому статусу проектов создания

сети высокоскоростных железных дорог, которые по масштабности, охвату территорий и влиянию на их социально-экономическое развитие страны относятся к категории проектов общегосударственного значения. В связи с этим на повестке дня стоит вопрос законодательного обеспечения развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в России.

Литература

1. Киселев, И. П. Развитие высокоскоростного железнодорожного движения в России и СССР (середина XIX—XX век) : автореф. дис. … д-ра истор. Наук / И. П. Киселев. — Санкт-Петербург, 2011.
2. Лобко, В. Что дадут экономике высокоскоростные магистрали? / В. Лобко, Е. Петров, Т. Ткачева // Российская газета. — 2023. — 27 авг.
3. Мамонова, М. В. Правовой механизм использования инвестиций при строительстве высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва-Казань» / М. В. Мамонова // Право и государство: теория и практика. — 2017. — № 6. — С. 100—103.
4. Кузьмин, В. Высокоскоростная магистраль Москва — Санкт-Петербург будет самоокупаемой / В. Кузьмин // Российская газета. — 2024. — 30 июля.
5. Духно, Н. А. Основные направления совершенствования правового обеспечения развития высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации / Н. А. Духно, В. М. Корякин // Транспортное право. — 2016. — № 4. — С. 15—20.
6. Духно, Н. А. Правовое обеспечение развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации : монография / Н. А. Духно, В. М. Корякин. — Москва : Юридический ин-т МИИТ, 2016.
7. Духно, Н. А. Некоторые правовые аспекты высокоскоростного железнодорожного транспорта / Н. А. Духно// Аграрное и земельное право. — 2013. — № 6 (102). — С. 75—80.
8. Здоров, К. К. Основные направления совершенствования нормативно-правовой базы регулирования транспортной отрасли в Российской Федерации в целях развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации / К. К. Здоров // Вопросы гуманитарных наук. — 2016. — № 5. — С. 40—43.
9. Шульман, Д. О. Обоснование этапности формирования перспективной сети высокоскоростных железнодорожных магистралей : дис. … канд. техн. наук / Д. О. Шульман. — Санкт-Петербург, 2015.

References

1. Kiselev, I. P. Razvitiye vysokoskorostnogo zheleznodorozhnogo dvizheniya v Rossii i SSSR (seredina XIX—XX vek) [Development of high-speed rail traffic in Russia and the USSR (mid-19th-20th centuries)]: avtoref. dis. … d-ra istor. Nauk / I. P. Kiselev. — Sankt-Peterburg, 2011.
2. Lobko, V. Chto dadut ekonomike vysokoskorostnyye magistrali? [What will high-speed highways give to the economy?]/ V. Lobko, Ye. Petrov, T. Tkacheva // Rossiyskaya gazeta. — 2023. — 27 avg.
3. Mamonova, M. V. Pravovoy mekhanizm ispol'zovaniya investitsiy pri stroitel'stve vysokoskorostnoy zheleznodorozhnoy magistrali «Moskva-Kazan'» [Legal mechanism for using investments in the construction of the Moscow-Kazan high-

speed railway]/ M. V. Mamonova // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2017. — № 6. — S. 100—103.

4. Kuz'min, V. Vysokoskorostnaya magistral' Moskva — Sankt-Peterburg budet samookupayemoy [The Moscow-St. Petersburg high-speed highway will be self-sufficient]/ V. Kuz'min // Rossiyskaya gazeta. — 2024. — 30 iyulya.
5. Dukhno, N. A. Osnovnyye napravleniya sovershenstvovaniya pravovogo obespecheniya razvitiya vysokoskorostnogo zheleznodorozhnogo transporta v Rossiyskoy Federatsii [The main directions for improving the legal framework for the development of high-speed rail transport in the Russian Federation]/ N. A. Dukhno, V. M. Koryakin // Transportnoye pravo. — 2016. — № 4. — S. 15—20
6. Dukhno, N. A. Pravovoye obespecheniye razvitiya vysokoskorostnogo zheleznodorozhnogo soobshcheniya v Rossiyskoy Federatsii [Legal support for the development of high-speed rail service in the Russian Federation]: monografiya / N. A. Dukhno, V. M. Koryakin. — Moskva : Yuridicheskiy in-t MIIT, 2016.
7. Dukhno, N. A. Nekotoryye pravovyye aspekty vysokoskorostnogo zheleznodorozhnogo transporta [Some legal aspects of high-speed rail transport]/ N. A. Dukhno// Agrarnoye i zemel'noye pravo. — 2013. — № 6 (102). — S. 75—80.
8. Zdorov, K. K. Osnovnyye napravleniya sovershenstvovaniya normativno-pravovoy bazy regulirovaniya transportnoy otrasli v Rossiyskoy Federatsii v tselyakh razvitiya vysokoskorostnogo zheleznodorozhnogo soobshcheniya v Rossiyskoy Federatsii / K. K. Zdorov [The main directions for improving the regulatory framework for the transport industry in the Russian Federation in order to develop high-speed rail service in the Russian Federation]// Voprosy gumanitarnykh nauk. — 2016. — № 5. — S. 40—43.
9. Shul'man, D. O. Obosnovaniye etapnosti formirovaniya perspektivnoy seti vysokoskorostnykh zheleznodorozhnykh magistraley [Justification of the stages of formation of a promising network of high-speed railway lines]: dis. … kand. tekhn. nauk / D. O. Shul'man. — Sankt-Peterburg, 2015.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 656.13

Скуйбедина Ольга Николаевна,
кандидат философских наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Собалевская Анастасия Эдуардовна,
Московский политехнический университет

Влияние контекста рекламных сообщений на обеспечение безопасности дорожного движения

Аннотация. В данной статье представлены результаты экспериментального исследования, призванного изучить влияние контекста рекламных сообщений на уровень восприятия сообщений и изменения поведенческих намерений в отношении вождения в нетрезвом виде. В ходе эксперимента 112 студентов Московского политехнического университета в возрасте 20—23 лет просмотрели три рекламных ролика, запрещающих вождение в нетрезвом виде. Проведенный опрос и полученные результаты подтверждают основное влияние ориентации рекламы на воспринимаемую угрозу, эффективность, восприятие или отклонение рекламного сообщения. Также была выявлена зависимость восприятия рекламного сообщения на изменение поведенческого отношения к проблеме у людей с высокой (ВПО) и низкой (НПО) потребностью ощущений. В ходе анализа полученных данных было выявлено, что и у людей с ВПО и у людей с НПО сенсорно-ориентированные рекламные сообщения оказались более эффективными для усиления воспринимаемой угрозы, восприятия сообщения или отклонения сообщения, чем когнитивно-ориентированные. Также выявлено относительное превосходство сенсорно-ориентированной рекламы в изменении поведенческих намерений респондентов над когнитивно-ориентированной рекламой, что позволит при создании и разработке более убедительных рекламных сообщений повысить уровень ответственности вождения и тем самым уровень безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: рекламное сообщение; безопасность дорожного движения; дорожно-транспортные происшествия; вождение в нетрезвом виде; эффективность рекламы; социальная реклама.

Olga N. Skuybedina,
Candidate of Philosophical Sciences, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Anastasiya Ed. Sobalevskaya,
Moscow Polytechnic University

The effect of advertisement context on road safety enforcement

Abstract. The current paper has presented the results of an experimental study to examine the effect of the context of advertisement on the level of message perception and changes in behavioral intentions regarding drunk driving. During the experiment, 112 students of the Moscow Polytechnic University aged 20-23 watched three advertising videos prohibiting drunk driving. The conducted survey and the obtained results have confirmed the main effect of advertising orientation on the perceived threat, efficiency, acceptance, or rejection of the advertisement. There has been found a dependence of the perception of the advertising message on the change in behavioral attitude to the problem among high (HSS) and low (LSS) sensation seekers. The data analysis has shown that for both HSS and LSS, sensory-oriented advertisement was more effective in enhancing perceived threat, message acceptance, or message rejection than cognitive-oriented messages. There has been also established that relative superiority of sensory-oriented advertising in changing the behavioral intentions of respondents over cognitive-oriented advertising, which will allow increasing the level of responsible driving and, thereby, the level of road safety while creating and developing more convincing advertisement.

Keywords: advertisement; road safety; road accidents; drunk driving; advertising efficiency; social advertising.

Введение

Безопасность дорожного движения является одной из важных социально-экономических и демографических задач Российской Федерации. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. Ежегодно тысячи людей погибают в дорожно-транспортных происшествиях, связанных с употреблением алкоголя. Несмотря на продолжающиеся усилия по решению существующих проблем безопасности движения, молодые водители по-прежнему составляют большую часть водителей, оштрафованных и привлеченных к разного рода ответственностям за вождение в нетрезвом виде. Поиск

способов предотвращения небезопасной дорожной практики стал приоритетом во всем мире.

В разделе 4.3. Федерального проекта «Безопасность дорожного движения» Паспорта национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» одной из задач проекта является развитие системы предупреждения опасного поведения участников движения, что позволяет считать рекламные сообщения важной частью превентивной системы [утвержден президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам, протокол от 24 декабря 2018 г. № 15)].

Обычно в рекламе безопасности дорожного движения используются призывы к угрозам, изображающие жестокие автокатастрофы и кровавые сцены аварий, чтобы вызвать чувство страха. Тем не менее нельзя говорить о стопроцентной эффективности призывов к угрозам в группах высокого риска. Особую тревогу вызывают те, кто игнорирует, не воспринимают вызывающее страх сообщение и продолжает вести себя халатно, игнорирует рекомендации в рекламных сообщениях или воспринимает сообщение как неуместное. Зависимость от воздействия страха не обязательно может быть единственным показателем эффективности рекламного сообщения. Целью данной статьи является представление результатов исследования, которое пополнит знания об угрозах, изучая влияние индивидуальных различий и создание рекламных сообщений, направленных на правильное их восприятие.

Объем и характер создания и разработки убедительного рекламного сообщения являются функцией мотивации и способности воспринимать сообщение [1]. В соответствие с моделью вероятности сознательной обработки информации (*ELM*), которая была разработана в 1980 г. Ричардом Петти и американским психологом Джоном Качиоппо, выдвигаются два пути убеждения: центральный путь идей и аргументов, отстаиваемых в сообщении, и периферийный путь, который возникает, когда получателю не хватает способности или мотивации глубоко задуматься о проблеме. Проблемы создания и разработки рекламного сообщения, связанные с периферийным путем, сосредоточены на подсказках в рекламе, а не на силе аргумента, таких как привлекательность, сенсорные аспекты рекламы, изображенные персонажи и ситуации, в которых персонажи оказываются. Восприятие рекламного сообщения зависит от оценки этих периферийных сигналов, а не от аргументов. Следовательно, направленность создания рекламного сообщения должна влиять на убедительное восприятие такого сообщения.

Существуют также существенные доказательства того, что восприятие рекламных сообщений основано не только на потребности в понимании, но и на поиске новизны и ощущений [2]. Есть данные, что потребность в ощущениях влияет на восприятие людьми убедительных сообщений. По данным *Шкалы поиска острых ощущений*, разработанной М. Цукерманом в 1964 г., люди с высокой потребностью в ощущениях (ВПО) обладают более

высоким оптимальным уровнем возбуждения, чем люди с низкой потребностью в ощущениях (НПО) [4]. Было обнаружено, что люди с ВПО отдают явное предпочтение сообщениям, которые были новыми, драматичными, интенсивными, захватывающими, тревожными или динамичными, тогда как люди с НПО предпочитают сообщения менее возбуждающие. Люди с ВПО предпочитают интенсивную, резкую музыку, новые форматы, включающие очень крупные планы и интенсивное использование звуковых эффектов в отсутствие музыки, более высокий уровень напряжения, напряжения и эмоционального воздействия. В то время как люди с НПО предпочитает завершать историю/повествование в рекламе с помощью теговой строки, которая является элементами, соответствующими центральному пути восприятия аргументов.

Утверждается, что сила аргумента имеет решающее значение с точки зрения убедительности воспринимаемого рекламного сообщения [3]. Таким образом, люди с НПО, видя рекламное сообщение против вождения в нетрезвом виде, будут выделять значительные когнитивные ресурсы для оценки достоинств убедительного сообщения и найдут когнитивно-ориентированную рекламу против вождения в нетрезвом виде более убедительной, чем сенсорно-ориентированную рекламу. В то время как люди с ВПО уверены, что сенсорно-ориентированная реклама против вождения в нетрезвом виде будет более убедительной, чем когнитивно-ориентированная реклама. На основании вышеизложенных аргументов нами была поставлена задача определить степень эффективности сенсорно-ориентированной и когнитивно-ориентированной рекламы против вождения в нетрезвом виде на восприятие обеих групп людей и тем самым сделать вывод о влиянии восприятия подобных рекламных сообщений на обеспечение безопасности дорожно-транспортного движения.

Методы исследования

В исследовании приняло участие 112 студентов старших курсов в возрасте 20—23 лет Московского политехнического университета. Студентам сообщили, что они участвуют в исследовании эффективности рекламы, запрещающей вождение в нетрезвом виде для молодежи. Всем участникам было представлено три рекламных ролика, показывающих опасность вождения в нетрезвом виде и показывающих последствия подобного поведения. Инструмент обследования состоял из трех этапов. Первый этап включал ряд вопросов перед контактом, касающихся отношения к вождению в нетрезвом виде, нужно было также указать возраст и пол участника опроса. Второй этап включал в себя просмотр трех роликов, запрещающих вождение в нетрезвом виде. Все участники просматривали одну и ту же рекламу. Каждое рекламное объявление было просмотрено дважды. После второго просмотра первого рекламного ролика участники отвечали на вопросы, касающиеся восприятия сообщения (воспринимаемая угроза, воспринимаемая эффективность и

воспринимаемая чувственная ценность сообщения), показателей обработки (когнитивных и сенсорных). Этот процесс был повторен для второго и третьего рекламного сообщения. После просмотров участники приступили к третьему этапу опроса, отвечая на вопросы, касающиеся их поведенческого намерения (восприятие сообщения или отклонение сообщения). Все ответы участников рассчитывались в процентном соотношении к количеству участников.

Результаты и обсуждение

Поскольку это исследование было сосредоточено на понимании различий в восприятии рекламных сообщений, запрещающих вождение в нетрезвом виде среди тех, кто оценивал «выше» или «ниже» потребность в шкале поиска ощущений, были выделены две группы людей с ВПО и НПО.

Участники отметили более высокий уровень эффективности, связанный с сенсорно-ориентированной рекламой, чем с когнитивно-ориентированной рекламой. Результаты также показали, что влияние эффективности различных рекламных сообщений варьировалось в зависимости от потребности в ощущениях. Более высокие уровни воспринимаемой эффективности были обнаружены во всех рекламных сообщениях для людей с НПО (сенсорный 80,7%, когнитивный 64,1%), чем для людей с ВПО (сенсорный 82,3%, когнитивный 58,2%). В группе людей с НПО считали, что они лучше следуют рекомендациям и имеют более высокую эффективность реагирования, чем в группе людей с ВПО.

Результаты подтвердили значительные различия между ориентациями рекламы в отношении восприятия рекламного сообщения, с наибольшим изменением поведения при принятии рекомендаций сообщения, связанных с сенсорно-ориентированной рекламой (69,2% группы с ВПО и 79,5% группы с НПО), чем когнитивно-ориентированная реклама (61,5% группы с ВПО и 64,7% группы с НПО).

Таблица 1

Уровень восприятия рекламного сообщения группами людей с ВПО и НПО

№	Оцениваемые категории	Люди с ВПО	Люди с НПО
1	Восприятие сенсорно-ориентированной рекламы	82,3%	80,7%
2	Восприятие когнитивно-ориентированной рекламы	58,2%	64,1%
3	Изменение поведения после сенсорно-ориентированной рекламы	69,2%	79,5%
4	Изменение поведения после когнитивно-ориентированной рекламы	61,5%	64,7%

Также было выявлено взаимодействие между потребностью в ощущениях и реакцией на рекламу, так что когнитивно-ориентированная реклама будет иметь большее влияние на людей с НПО, а сенсорно-ориентированная реклама будет иметь большее влияние на людей с ВПО. Результаты показывают, что не было статистически значимых взаимодействий между потребностью в ощущениях и восприятии рекламного сообщения между когнитивными и сенсорными ориентациями рекламы.

Выводы

Выполненное нами исследование было сосредоточено на восприятии рекламных сообщений, запрещающей вождение в нетрезвом виде. Экспериментальное исследование было проведено для оценки влияния когнитивной и сенсорной ориентации рекламного сообщения, а также индивидуальных различий в потребности в ощущениях на поведенческие намерения, связанные с вождением в нетрезвом виде, таким образом влияющие на изменение уровня безопасности дорожно-транспортного движения. Общая цель этого исследования заключалась в дальнейшем улучшении создания и разработки убедительных рекламных сообщений, ориентированных на группы высокого риска.

Результаты этого исследования подтверждают основные эффекты стратегии разработки сообщений, а не стратегии отдельных эффектов. Так, сенсорно-ориентированные сообщения были более эффективными, чем когнитивно-ориентированная реклама, для увеличения воспринимаемой угрозы, восприятия сообщения или отклонения сообщения, чем когнитивно-ориентированные сообщения. Несмотря на относительное превосходство сенсорно-ориентированной рекламы, это исследование выявило индивидуальные различия между рекламными ориентациями в отношении воспринимаемой угрозы, воспринимаемой эффективности или невосприятием угрозы. Обнаружение разности реагирования людей с ВПО и НПО на рекламные сообщения, эффективности реагирования, восприимчивости к угрозам и серьезности угроз, ценно с точки зрения создания и разработки рекламного сообщения.

Заключение

Конечная цель этого исследования заключалась в том, чтобы определить, как охватить целевую аудиторию из группы высокого риска с помощью убедительных рекламных сообщений, которые способствуют оптимальной обработке информации и способствуют изменению поведения. Результаты этого исследования предлагают альтернативный подход к пониманию стратегий создания и разработки рекламных сообщений, которые могут оказаться полезными и эффективными для повышения уровня безопасности дорожного движения.

Литература

1. Пушканова, Е. А. Влияние рекламы на эмоциональное реагирование в зависимости от контекста : автореф. дис. … канд. психол. наук / Е. А. Пушканова. — Ярославль, 2005.
2. Пушканова Е. А. Повышение эффективности рекламной деятельности с помощью корреляции компонентов текста и визуальной составляющей рекламного ролика // Россия и мировая цивилизация: проблемы социально-экономического развития. Материалы международной научно-практической конференции (24—25 марта 2004 г.). — Новосибирск : Изд-во ООО «Архивариус-Н», 2004.
3. Рюмшина, Л. И. Манипулятивные приемы в рекламе / Л. И. Рюмшина. — Москва, 2004.
4. Zuckerman, M. Behavioral expression, and biosocial bases of sensation seeking / M. Zuckerman. — New York : Cambridge University Press, 1994.

References

1. Pushkanova Ye. A. Vliyaniye reklamy na emotsional'noye reagirovaniye v zavisimosti ot konteksta [The influence of advertising on emotional response depending on the context]. Avtoreferat dissertatsii na soiskaniye uchenoy stepeni kandidata psikhologicheskikh nauk, Yaroslavl', 2005g.
2. Pushkanova Ye. A. Povysheniye effektivnosti reklamnoy deyatel'nosti s pomoshch'yu korrelyatsii komponentov teksta i vizual'noy sostavlyayushchey reklamnogo rolika [Increasing the effectiveness of advertising activities through the correlation of text components and the visual component of an advertising video]// Rossiya i mirovaya tsivilizatsiya: problemy sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya. Materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii (24-25 marta 2004 g.). — Novosibirsk: Izd-vo OOO «Arkhivarius-N», 2004. S. 164-167.
3. Ryumshina L. I. Manipulyativnyye priyemy v reklame [Manipulative techniques in advertising]. M., 2004
4. Zuckerman, M. Behavioral expression, and biosocial bases of sensation seeking, New York: Cambridge University Press, 1994.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 629

Ушакова Екатерина Владимировна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российская таможенная академия

Андрианова Валерия Валерьевна,
кандидат юридических наук,
Московский государственный гуманитарно-экономический университет

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

Некоторые особенности привлечения к ответственности за действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств

Аннотация. В статье рассмотрены некоторые аспекты ответственности за действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств. Поднимается проблема привлечения к ответственности на всех видах транспорта, включая железнодорожный. Так, в настоящее время в связи с повсеместной цифровизацией и размещением на Интернет-страницах пропагандирующей информации рискованные путешествия железнодорожным транспортом становятся все более устрашающими. Деятельность «зацеперов» преподносится в позитивном, привлекательном виде, возбуждая интерес у молодых людей. И только лишь принятие закона в части соблюдения прав, свобод в части безопасной эксплуатации деятельности зацеперов будет являться реализацией соблюдения принципа социальной справедливости.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; железнодорожные пути; безопасность; зацепер; нарушение правил проезда; социальная справедливость; штрафные санкции.

Ekaterina V. Ushakova,
Candidate of Law, associate professor,
Russian Customs Academy

Valeriya V. Andrianova,
Candidate of Law,
Moscow Humanitarian Economic University (MHEU)

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

Some features of holding liable for actions that threaten the safe operation of vehicles

Abstract. The current paper has considered some aspects of liability for actions that threaten the safe operation of vehicles. There is a problem of holding liable in all types of transport, including railways. Thus, at present, due to widespread digitalization and the posting of propaganda information on Internet pages, risky travel by rail is becoming increasingly frightening. The activity of “train surfers” is presented in a positive, attractive way, arousing interest in young people. The adoption of a law in terms of observing the rights, freedoms in safe operation of the activity of train surfers will be the implementation of the principle of social justice.

Keywords: railway transport; railways; security; train surfer; violation of traffic rules; social justice; penalties.

Прежде чем перейти к правовому анализу зацеперов, следует обратиться к понятийному аппарату этого слова. Одни авторы определяют как поездка снаружи поезда, другие как некая субкультура. Такое направление как зацеперы берут свои истоки и корни в ряде Западных стран. В своем современном мире массовое молодежное движение «трейнсерфинг» появился в 1990-е гг. в Европе. Например, в Германии, катаясь на крышах поездов городских железных дорог, юноши демонстрировали свою «мужественность».

Если же обратиться к ныне действующему законодательству, то следует обратить внимание на следующее. Важную роль урегулирования безопасности на железнодорожном транспорте предопределило принятие Федерального закона от 10 января 2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», где законодатель относит железнодорожные пути общего пользования и железнодорожные пути необщего пользования, железнодорожные станции, пассажирские платформы, а также другие связанные с движением поездов и маневровой работой объекты железнодорожного транспорта к зонам повышенной опасности.

Посадка или высадка граждан на ходу поезда либо проезд на подножках, крышах вагонов или в других не приспособленных для проезда

пассажиров местах, а равно самовольная без надобности остановка поезда либо самовольный проезд в грузовом поезде влекут наложение административного штрафа в размере от 2000 до 4000 руб. Соответствующие поправки в 2022 г. были внесены в ч. 1 ст. 11.17 КоАП РФ («Нарушение правил поведения граждан на железнодорожном, воздушном или водном транспорте»).

В связи с отмеченным нет никаких сомнений, что решение соответствующих задач возможно только путем комплексного подхода, с применением специальных средств, таких как увеличения штрафов. Такое решение состояло в так называемом социальном заказе на складывающуюся ситуацию, где органы государства более пристально реагируют на принятие штрафных санкций. Однако даже такое увеличенное наказание несоразмерно степени общественной опасности этого правонарушения, особенно когда речь идет о жизнях детей и подростков. Молодым людям очень важно показывать друг перед другом такие эмоциональные краски, как преодоление страха, стремление показать свою ловкость, самоутверждение, однако цена риска слишком высока, ведь молодые люди, транслируя данные показатели, могут получить серьезные травмы, вплоть до смерти или в лучшем случае наступления инвалидности. Привлечь «зацеперов» также можно и к уголовной ответственности, но, как правило, доказать, что такой поступок совершен из хулиганских побуждений (ст. 267.1 УК РФ), сложно. Существующая терминология «зацепинг» (иные названия: трейнхоп, фрейтхоп, трейнсерфинг) именуется как «действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств».

Правилами нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, выполнения в этих зонах работ, проезда и перехода через железнодорожные пути, утвержденными приказом Минтранса России от 27 января 2022 г. № 20, установлен порядок нахождения граждан на железнодорожных путях, станциях, платформах и на других, связанных с движением поездов и маневровой работой объектах железнодорожного транспорта. Пунктом 12 предусмотрены действия граждан, которые не допускаются при использовании железнодорожным подвижным составом: стоять на подножках и переходных площадках; проезжать в местах, не приспособленных для проезда; подниматься на крыши железнодорожного подвижного состава. Таким образом, проезд в местах, не приспособленных для проезда, является противоправным деянием, за что законодателем предусмотрена административная ответственность.

В части судебной практики распространенным примером являются административные иски Транспортной Прокуратуры по делам о признании информации, распространенной в сети Интернет запрещенной. Особенность подачи заключается в том, что иски подаются в отношении неопределенного круга лиц. Наиболее распространенная судебная

практика представлена административными исками транспортной прокуратуры в порядке ст. 39 КАС РФ в интересах Российской Федерации и неопределенного круга лиц. Обращения поступают в районный суд с административным исковым заявлением о признании информации, распространяемой посредством сети «Интернет» запрещенной. Транспортная прокуратура регулярно проводит проверку исполнения законодательства о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, в ходе которой выявляет сведения о проезде несовершеннолетних в местах, запрещенных для проезда. Записи видеофайлов напрямую направлены на пропаганду деятельности «зацеперов», связанные с посадкой и высадкой во время движения поезда, способах движения на крышах вагонов и в других, не приспособленных для проезда пассажиров местах. Доступ на такие Интернет-сайты свободен, не требует предварительной регистрации и пароля, ознакомиться с содержанием может любой интернет-пользователь, отсутствуют ограничения на передачу, копирование и распространение. Как правило, определить контактные данные, по которым можно связаться с организацией или человеком, рассматриваемого домена не предоставляется возможным.

В информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» видеохостинга «*YouTube*» созданы и функционируют каналы различных пользователей, например, «*ivantrains*», на котором в разделе «Видео» опубликованы видеоматериалы с привлекательными заголовками: «Встречаем рассвет на крыше поезда», «Поездка вокруг Камы на чем попало», «По Москве на грузовом поезде», «Наперегонки с Ласточкой», «По Ижевску верхом на поезде дальнего следования», «Новогодний трейнхоп на бочках через Ладожский вокзал», «Суровый Казанский зацеп 5WAY», «В ритме угля» и множество других.

Все эти видеоролики демонстрируют способы рисковых ситуаций, которые являются опасными для жизни, передвижения «зацеперов» снаружи, между груженых и порожних грузовых вагонов, на железнодорожных платформах, а также передвижение по составу во время его движения и иные действия. Вышеописанные действия становятся опасными для жизни и здоровья при проезде в неприспособленных для пассажиров местах. В свою очередь, доступ на страницу таких пользователей Интернет-сайта, как «*ivantrains*», является свободным, не требует регистрации и пароля. Ознакомиться с содержанием данной страницы и скопировать материалы в электронном варианте может любой Интернет-пользователь.

В ряде законодательных актов запрещено распространение информации, нарушающее права граждан, и за эти действия предусмотрена уголовная или административная ответственность.

Информация, которая размещается в проезде в местах, где нет оснований для ее законного размещения, а также в местах, не

приспособленных для проезда, побуждает неограниченный круг субъектов, а также и несовершеннолетних к совершению противоправных действий. Все эти действия крайне негативно воздействуют на правосознание несовершеннолетней молодежи. Так, несоблюдение запретов, установленных федеральным законодательством, уже само по себе предоставляет реальную угрозу населения. При такой картине, в целях противодействия распространения данных сведений и ее использования суды удовлетворяют заявленные требования прокурора.

При причинении вреда здоровью зацеперов подлежит компенсации моральный вред, который будет подлежать возмещению с ОАО «РЖД». Так, Кировским районным судом г. Волгограда рассмотрен иск родителей несовершеннолетнего М., который с тремя подростками проводил свободное время на железнодорожных путях, которые поднимались на железнодорожные вагоны. При подъеме на железнодорожную цистерну, находившуюся в составе грузового поезда, подросток приблизился к токоведущим частям контактной сети, находящихся под напряжением, в результате чего был поражен электрическим током [https://sudact.ru/regular/doc/7mF3ATMXqUK/?regular-txt=%D0%B7%D0%B0%D1%86%D0%B5%D0%BF%D0%B5%D1%80&regular-case_doc=&regular-lawchunkinfo=&regular-date_from=&regular-date_to=&regular-workflow_stage=&regular-area=&regular-court=&regular-judge=&_=1707805313514].

Не менее трагический несчастный случай произошел, когда в результате провисания электрических проводов, установленных в населенном пункте, парень дотянулся до контактного провода и получил травмирование электрическим током, впоследствии находился на лечении в ожоговом отделении. Законными представителями был предъявлен иск о взыскании компенсации морального вреда в размере 2 млн руб.

Все вышеописанное говорит о несоблюдении мер пожарной безопасности и грубой неосторожности самого потерпевшего. Ответчиком были заявлены возражения относительно заявленных исковых требований, где доводы были направлены на уход от ответственности по возмещению морального вреда. Суд при вынесении решения счел необходимым взыскать моральный вред в сумме 80 тыс. руб. и посчитал сумму заявленную в иске завышенной и не подлежащим удовлетворению.

Резюмируя сказанное, следует подчеркнуть следующее. Одним из действенных правовых механизмов в Российском государстве необходимо признать правовую систему отношений в части нормативно-правового регулирования деятельности зацеперов и принятия на этом этапе конструктивных правовых норм.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 342.951:351.82

Шелухин Николай Леонидович,
доктор юридических наук, профессор,
Институт экономических исследований, г. Донецк

Транспортная инфраструктура Донецкой Народной Республики: состояние, перспективы, проблемы безопасности

Аннотация. В статье проанализировано состояние и перспективы развития транспортного комплекса Донецкой Народной Республики. Предложено открыть специалитет «Правовое обеспечение национальной безопасности» в Мариупольском государственном университете имени А. Куинджи.

Ключевые слова: транспортная система; безопасность; Донецкая Народная Республика; подготовка кадров.

Nikolay L. Shelukhin,
Doctor of Law, professor,
Institute of Economic Research, Donetsk

Transport infrastructure of the Donetsk People's Republic: status, prospects, security issues

Abstract. The current paper has analyzed the status and development prospects of the transport complex of the Donetsk People's Republic. There has been proposed to open a specialty "Legal Support of National Security" at the Mariupol State University named after A. Kuindzhi.

Keywords: transport system; security; Donetsk People's Republic; staff training.

Наряду с такими базовыми отраслями, как промышленность, строительство, торговля и сельское хозяйство, транспорт занимает важное место в экономике России. Базовые отрасли участвуют в создании валового внутреннего продукта и национального дохода, создают гарантию целостности страны, ее экономической независимости и национальной безопасности. При этом транспорту отведена особая роль,

так как он доставляет изготовленную продукцию потребителям и тем самым завершает производственный процесс.

Транспортная отрасль относится к категории критически важной инфраструктуры, наравне с здравоохранением, наукой, связью, атомной энергетикой, топливно-энергетическим комплексом, банковской сферой, оборонной и ракетно-космической промышленностью, горнодобывающей металлургической и химической промышленностью. Под критически важной инфраструктурой подразумевается совокупность объектов социальной, производственной, инженерно-транспортной, энергетической, информационно-коммуникационной и иной инфраструктуры, нарушение функционирования которых может способствовать дестабилизации общественного порядка, повлечь за собой человеческие жертвы, причинение вреда здоровью людей или окружающей среде, материальный ущерб и нарушение условий жизнедеятельности людей.

Рассматривая взаимосвязь экономической безопасности и транспортного комплекса, необходимо отметить, что в настоящее время особая роль уделяется поддержанию высокого уровня экономической безопасности как обязательному условию устойчивого функционирования и достижения постоянного роста национальной экономики, реального и финансового секторов экономики и хозяйствующих субъектов. Эта проблема сохраняет свою актуальность для одной из стратегически важных отраслей — транспорта.

В системе экономического роста России транспорт отвечает за устойчивое и динамичное развитие темпа роста экономического развития, что в свою очередь способствует обеспечению экономической безопасности на всех ее уровнях.

Отслеживание и упреждающая оценка негативных тенденций в транспортной отрасли с точки зрения экономической безопасности современной России является актуальной и значимой задачей.

Характеризуя экономико-политическую ситуацию, сложившуюся в Донецкой Народной Республике и определяющую региональные особенности развития транспортной системы в рамках субъекта РФ необходимо отметить, что развитие этой системы во многом определяется проведением специальной военной операции. [Специальная военная операция — это система взаимосвязанных мероприятий, направленных на своевременное вскрытие подрывной деятельности противника в зоне ответственности и ее оперативное пресечение. По своему содержанию она представляет собой совокупность подчиненных единому замыслу разведывательных, войсковых, специальных, полицейских, оперативно-боевых, оперативно-розыскных, гуманитарных и иных мероприятий с применением (демонстрацией) боевой техники, оружия и специальных средств по предупреждению и пресечению террористических и экстремистских преступлений, обезвреживанию экстремистов и

террористов, обеспечению безопасности физических лиц и организаций, а также по минимизации последствий террористических и экстремистских преступлений, проводимых объединенными под единым командованием сил и средств компетентных органов.]

Необходимо понимать, что пресечение или ликвидация конфликта (в части собственно вооруженного противостояния) не означает разрешения противоречий, его вызвавших. Поэтому в рамках специальной военной операции предусматривается проведение мероприятий по восстановлению правовых отношений во всех сферах общественно-политической жизни, по ликвидации угроз, прежде всего, государственной и экономической и транспортной безопасности. Это достигается решением ряда задач, основными из которых являются: нейтрализация источников угрозы возобновления конфликта; обеспечение безопасности гражданского населения; восстановление и поддержание основных систем жизнеобеспечения, элементов инфраструктуры и функционирования институтов гражданского общества; восстановление и поддержание государственного управления. Выполнение этих задач осложняется следующими факторами:

— переплетение в зоне СВО интересов государственных субъектов, организованной преступности, экстремистских и террористических организаций;

— отсутствие должной координации между всеми участниками СВО, что ведет к затягиванию и «замораживанию» достижения целей;

— недостаточность квалифицированных специалистов (управленцев, администраторов), знающих местную обстановку на освобожденных территориях [1];

— постоянная текучесть управленческих кадров высшего звена. Средняя длительность занятия должностей заместителей председателя Правительства составляет не более года;

— недостаточный уровень профессионализма правоохранительных органов;

— постоянные обстрелы со стороны ВСУ, приводящие к разрушениям и людским жертвам;

— разрушенность и разграбленность большей половины производственных предприятий;

— нежелание инвесторов вкладывать средства в экономику ДНР в связи с военной опасностью;

— значительное ослабление контролирующих функций государства в сфере предпринимательства и контроля за расходом бюджетных средств.

С вхождением Донецкой Народной Республики в состав России в республике активизировалось восстановление разрушенной транспортной инфраструктуры и создание новой. Это относится ко всем видам транспортной инфраструктуры.

Дорожное хозяйство и автомобильный транспорт. В 2023 и 2024 гг. на ремонт дорог в Донецкой Народной Республике было выделено приблизительно 70 млрд руб. [URL: https://www.donetsk.kp.ru/online/news/5315851/]. В настоящее время общая протяженность муниципальных дорог ДНР составляет 11 тыс. км, а их общая площадь превышает 54 тыс. кв. км. Из них более 50% дорог требуют ремонта. Протяженность опорной сети автодорог ДНР составляет 323 км. На 1 января 2024 г. в нормативное состояние было приведено 167 км. Целиком опорную сеть автодорог Донецкой Народной Республики планируется привести в нормативное состояние к началу 2027 г. В число приоритетов входит обеспечение стабильной и комфортной пропускной способности через пункты пропуска со стороны Ростовской области [URL: https://tass.ru/obschestvo/21847029].

План работ по ремонту дорог на 2024 г. по новым регионам выполнен на 76%. По словам Министра транспорта РФ, уже в сентябре текущего года «Автодор» начнет ремонт дорог запланированных на 2025 г. Выполнено 76% от запланированного объема ремонта дорог в новых регионах — восстановлено 1610 км из 2105 км. Специалисты ГК «Автодор» завершили 580 км из запланированных 640 км и уже в сентябре приступают к программе 2025 г. Искусственные сооружения будут готовы до конца 2024 г. Сотрудники Росавтодора, отвечающего за содержание федеральных дорог, в настоящее время завершают капитальный ремонт 35 км федеральных трасс в регионах Донбасса и Новороссии и планируют приступить к разработке проектной документации по строительству обхода Мариуполя протяженностью 32 км.

На территории новых субъектов работают и дорожники от шефов-регионов. В этом году они планируют восстановить 350 км дорог, из которых на 240 км работы уже завершены.

За 2023 г. работниками дорожной отрасли в ДНР в рамках ряда программ восстановлено около 1200 км дорожного покрытия. К концу 2024 г. в Донбассе и Новороссии планируется отремонтировать более 640 км дорог. Кроме этого, в ДНР планируется за счет регионов-шефов отремонтировать порядка 90 км улично-дорожной сети муниципалитетов. Также муниципалитетам в этом году за счет средств регионального бюджета выделены средства на выполнение работ на 300 км дорог [URL: ttps://bloknot-donetsk.ru/news/bolee-400-kilometrov-dorog-vosstanovyat-v-gorodakh-170453].

Основные силы в настоящее время сосредоточены на трассах, которые обеспечивают связь региональных центров новых субъектов с соседними регионами. Среди них федеральная трасса Р-280 «Новороссия» (Ростов-на-Дону — Мариуполь — Мелитополь — Симферополь); трассы из Донецка до автомобильных пунктов пропуска Успенка, Куйбышево (Мариновка), Новоазовск; дороги к курортным поселкам на Азовском море: Ялта, Урзуф, Мелекино, Белосарайская коса, Юрьевка [URL: https://bloknot-

donetsk.ru/news/bolee-400-kilometrov-dorog-vosstanovyat-v-gorodakh-17045312].

Для восстановления городского и внутриреспубликанского пассажирского транспорта в 2022—2024 года из Российской Федерации получено более 400 автобусов и троллейбусов.

На 1 августа 2024 г. по сравнению с аналогичным периодом 2023 г. существенно улучшился ряд показателей в сфере работы общественного транспорта:

— в восемь раз увеличилось количество межрегиональных маршрутов;

— на 24% выросло количество межмуниципальных маршрутов;

— на 98% увеличен выпуск новых автобусов муниципальными предприятиями;

— с 6 до 14 увеличилось количество муниципальных пассажирских предприятий.

В марте 2024 г. ФБУ «Росавтотрансом» в реестре остановочных пунктов пассажирского автомобильного транспорта межрегионального и международного сообщения зарегистрированы автостанции: Горловка; Амвросиевка, Дебальцево, Тельманово, Мариуполь. Организовано автобусное сообщение с Москвой, Санкт-Петербургом, Севастополем, Воронежом, Ростовом-на-Дону и т.д.

Железнодорожный транспорт. Общая протяженность железнодорожных путей в новых субъектах РФ, по данным Правительства РФ, составляет 6,4 тыс. км. Для их эксплуатации на праве хозяйственного ведения распоряжением Правительства РФ от 29 мая 2023 г. № 1404-р создано Федеральное государственное унитарное предприятие «Железные дороги Новороссии» в соответствии с постановлением Правительства РФ от 29 декабря 2022 г. № 2501 «Об утверждении особенностей управления и распоряжения отдельными объектами имущества, расположенными на территориях Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской области и Херсонской области, находящимися в государственной или муниципальной собственности, а также разграничения имущества между Российской Федерацией, каждым из указанных субъектов Российской Федерации и его муниципальными образованиями».

Предприятие объединит железные дороги четырех новых регионов — Донецкой и Луганской народных республик, Запорожской и Херсонской областей. Это ГУП ДНР «Донецкая железная дорога«, ГУП ЛНР «Луганская железная дорога», ГУП «Херсонская железная дорога», ГП «Мелитопольская железная дорога» и трансграничный концерн «Железные дороги Донбасса». ФГУП «Железные дороги Новороссии» находится в ведении Росжелдора. Головной офис расположен в Донецке.

На январь 2024 г. в компании работало 12,4 тыс. человек. В ее структуру входят три филиала: Донецкий, Луганский и Мелитопольско-Херсонский. С января по август текущего года поездами «Железные дороги Новороссии»

в межреспубликанском и внутреннем пригородном сообщениях воспользовались 403,5 тыс. пассажиров, в том числе 180 тыс. граждан льготных категорий. Из общего количества перевезенных пассажиров поездами дальнего и местного сообщения воспользовались 84,3 тыс. граждан, пригородного — 319,1 тыс. человек.

Практически построена первая очередь новой железнодорожной ветки, которая соединила Крым и Ростовскую область через сухопутный коридор по побережью Азовского моря, уложено заново 63 км железнодорожного пути и капитально отремонтировано 140. Железнодорожная ветка связала между собой Мелитопольский железнодорожный узел, Бердянск, Мариуполь и Ростов-на-Дону. Проект реализует ФГУП «Железные дороги Новороссии». Новая железнодорожная магистраль проходит практически параллельно строящейся автомобильной трассе из Ростова в Крым, которая протянется через Таганрог, Бердянск, Мариуполь, Мелитополь, Геническ, Чонгар, Джанкой и Симферополь, огибая Азовское море. Данная железнодорожная ветка в будущем будет обеспечивать функционирование металлургического комбината имени Ильича и Мариупольского государственного морского торгового порта. Планируется сооружение высокоскоростной магистрали Москва—Адлер через Мариуполь. Таким образом, основная нагрузка по железнодорожным перевозкам ляжет на Мариупольский транспортный узел.

В 2025 г. планируется запуск регулярного пассажирского железнодорожного сообщения из Донецка к городам Ростов-на-Дону, Москва, Санкт-Петербург и т.д.

Морской транспорт. В Мариуполе находится единственный морской порт в Донецкой Народной Республике. Основная погрузка в порту происходит по металлу, глине, стройматериалам, зернопродуктам. Порт способен принимать суда длиной до 240 м. С 27 июля 2022 г. в Мариуполе впервые выгрузился автомобильно-пассажирский паром «Лаврентий» из Ейска с гражданскими грузами. Автомобильно-пассажирское судно будет курсировать из Ейска в Мариуполь. «Лаврентий» принадлежит компании «Оборонлогистика», которая входит в состав Военно-строительного комплекса Минобороны России. Судно вмещает до 700 т грузов, в том числе до 20 автомобильных фур и более 130 пассажиров. Время в пути от Ейска до Мариуполя составляет около четырех часов.

Из порта Мариуполя налажено регулярное грузовое морское сообщение с портами Ростов и Азов. Грузовые морские перевозки начались на порты Кавказ и Севастополь. Текущая мощность порта составляет 3,4 млн т, притом, что в 2014 г. данный показатель достигал 15,5 млн т грузов

По сравнению с прошлым годом, порт в несколько раз увеличил объем перевалки грузов, которая на 1 июля составила 178 тыс. т, расширил его номенклатуру, практически в два раза увеличил штат сотрудников, также начаты ремонтно-восстановительные работы портовой инфраструктуры. Грузооборот порта Мариуполь может составить 1 млн т в 2024 г. при

условии, что удастся отремонтировать железнодорожные пути, по которым идет подвоз грузов. Регулярные морские перевозки через порт Мариуполя позволят снизить логистические затраты, включая доставку стройматериалов, на 30%.

В перспективе планируется открыть маршруты в порты Ейск и Новороссийск, рассматривается возможность международных морских перевозок. Ранее из порта проводились регулярные грузопассажирские перевозки в Турцию, Грецию, Израиль.

В ноябре прошлого года на полях «Транспортной недели-2023» между ДНР и Ростовской областью было подписано соглашение о сотрудничестве в сфере пассажирских перевозок водным транспортом. Планируется возобновление пассажирское сообщение с Ростовом, Таганрогом, Керчью и Ейском. В настоящее время в г. Ростов создана водная пассажирская компания АО СПК «Дон», приобретено два судна на подводных крыльях «Валдай», ведется строительство причалов для организации пассажирского сообщения в направлении Ростов—Мариуполь.

Воздушный транспорт. В Донецкой Народной Республике создана межведомственная группа для подготовки проектно-сметной документации по восстановлению аэропорта Мариуполя, сообщил Врио главы ДНР Денис Пушилин на Петербургском международном экономическом форуме 15 июня 2023 г. По его словам, уже есть понимание, какие организации и ресурсы будут задействованы для восстановления аэропорта. Подчеркнул, что главенствующую роль здесь играет организация безопасности. «Рассчитываем, что да, в 2024—2025 гг. мы сможем уже полноценно задействовать данный аэропорт», — заключил Д. Пушилин. 5 июня на встрече с Президентом РФ Владимиром Путиным Министр транспорта В. Савельев заявил, что аэропорт Мариуполя можно будет задействовать в 2024—2025 гг., «если позволит обстановка». Тогда же он уточнял, что идет подготовка проектно-сметной документации [URL: https://www.vedomosti.ru/society/news/2023/06/15/980628-v-dnr-sozdali-gruppu-podgotovki]. Аэропорт Донецка планируется восстановить в течение пяти лет.

Учитывая вышеизложенное, необходимо отметить, что второй по величине город ДНР Мариуполь превращается в крупнейший транспортный узел Донецкой Народной Республики по грузопассажирским и транзитным перевозкам, объединяющий автомобильный, железнодорожный, морской и авиационный транспорт.

На наш взгляд, довольно обоснованно можно выдвинуть гипотезу, что далее при перспективном развитии Мариупольского транспортного узла прогнозируется дефицит специалистов в области транспортной безопасности, которая является неотъемлемой частью национальной безопасности. Одним из путей решения этого вопроса может быть

организация подготовки специалистов этого профиля в Мариупольском государственном университете имени А. И. Куинджи.

В 2020 г. утверждена программа специалитета, реализуемая в интересах обороны и безопасности государства, обеспечения законности и правопорядка в федеральных государственных образовательных организациях — образовательный стандарт «Правовое обеспечение национальной безопасности» [приказ Минобрнауки России от 31 августа 2020 г. № 1138 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта высшего образования — специалитет по специальности 40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности»]. Область профессиональной деятельности и сферы профессиональной деятельности, в которых выпускники, освоившие программу специалитета, могут осуществлять профессиональную деятельность в сферах: правоохранительной деятельности; обороны и безопасности государства; публично-правовой деятельности в интересах национальной безопасности. Наиболее популярные специализации обучения: уголовно-правовая, государственно-правовая и гражданско-правовая.

Программа специалитета обеспечивает реализацию дисциплин по теории и истории государства и права России и зарубежных стран, конституционному праву России, административному праву, гражданскому праву и процессу, уголовному праву и процессу, международному праву, экологическому праву, финансовому праву, криминалистике и криминологии, правоохранительным органам, основам теории национальной безопасности, безопасности жизнедеятельности.

При вузах России функционируют специализированные институты либо кафедры по профилю национальной безопасности, например:

— в РАНХиГС — Институт права и национальной безопасности;

— Тамбовском государственном университете — Институт права и национальной безопасности;

— Московском государственном лингвистическом университете — кафедра национальной безопасности и правоохранительной деятельности;

— Российском технологическом университете — кафедра правового обеспечения национальной безопасности;

— Байкальском государственном университете — кафедра правового обеспечения и национальной безопасности;

— Донецком государственном университете создана, но еще находится в процессе становления кафедра права и национальной безопасности.

Заслуживает внимание опыт Российского университета нефти и газа имени И. М. Губкина, в котором для решения задач по подготовке специалистов по обеспечению комплексной безопасности ТЭК в 2018 г. по решению ученого совета был создан факультет комплексной безопасности ТЭК, который активно взаимодействует с Антитеррористическим центром

государств — участников СНГ. В программе обучающихся по специальности «Правовое обеспечение национальной безопасности» есть не только «классические» юридические предметы, предусмотренные образовательным стандартом: «Основы оперативно-розыскной деятельности», «Специальные службы обеспечения национальной безопасности», но и такие эксклюзивные предметы, как: «Анализ цифрового следа», «Методология и организация информационно-аналитической деятельности», «Компьютерная криминалистика», «Конкурентная разведка» и т.д. Для проведения занятий по таким предметам, как «Стратегии нефтегазовых кампаний», «Основы нефтегазового дела» и ряду других, привлекаются ведущие специалисты «Роснефти», «Газпрома», «Транснефти», «ЛУКОЙЛа» [2].

Учитывая опыт вузов России по подготовке специалистов в области безопасности в различных сферах деятельности, на наш взгляд, необходимо лоббирование открытия в Мариупольском государственном университете кафедры комплексного обеспечения безопасности субъектов хозяйствования, которая взяла бы на себя функции по подготовки специалистов в области безопасности на всех видах транспорта.

Литература

1. Кардаш, И. Л. Организационно-правовые вопросы формирования и функционирования системы обеспечения региональной безопасности в условиях СВО / И. Л. Кардаш // Правовое обеспечение безопасности объектов топливно-энергетического комплекса: опыт СНГ : Сборник научных докладов участников Международной научно-практической конференции в Российском государственном университете (НИУ) нефти и газа имени И. М. Губкина и НИИПБ СНГ, 19—20 мая 2022 г. — Москва : НИИ проблем безопасности СНГ, 2022.
2. Гриняев, С. Н. Инновационные программы подготовки специалистов в области комплексной безопасности объектов транспортного комплекса С. Н. Гриняев, П. Л. Мареев, Д. А. Медведев // Правовое обеспечение безопасности объектов топливно-энергетического комплекса: опыт СНГ : Сборник научных докладов участников Международной научно-практической конференции в Российском государственном университете (НИУ) нефти и газа имени И. М. Губкина и НИИПБ СНГ, 19—20 мая 2022 г. — Москва : НИИ проблем безопасности СНГ, 2022.

References

1. Kardash, I. L. Organizatsionno-pravovyye voprosy formirovaniya i funktsionirovaniya sistemy obespecheniya regional'noy bezopasnosti v usloviyakh SVO [Organizational and legal issues of the formation and functioning of the regional security system in the context of the SVO]/ I. L. Kardash // Pravovoye obespecheniye bezopasnosti ob"yektov toplivno-energeticheskogo kompleksa: opyt SNG : Sbornik nauchnykh dokladov uchastnikov Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii v Rossiyskom gosudarstvennom universitete (NIU) nefti i gaza imeni I. M. Gubkina i NIIPB SNG, 19—20 maya 2022 g. — Moskva : NII problem bezopasnosti SNG, 2022.

2. Grinyayev, S. N. Innovatsionnyye programmy podgotovki spetsialistov v oblasti kompleksnoy bezopasnosti ob"yektov transportnogo kompleksa [Innovative programs for training specialists in the field of integrated security of transport facilities]/ S. N. Grinyayev, P. L. Mareyev, D. A. Medvedev // Pravovoye obespecheniye bezopasnosti ob"yektov toplivno-energeticheskogo kompleksa: opyt SNG : Sbornik nauchnykh dokladov uchastnikov Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii v Rossiyskom gosudarstvennom universitete (NIU) nefti i gaza imeni I. M. Gubkina i NIIPB SNG, 19—20 maya 2022 g. — Moskva : NII problem bezopasnosti SNG, 2022.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 656.13

Мингалимова Марьям Фердинандовна,
кандидат юридических наук, доцент,
Казанский юридический институт (филиал)
Университета прокуратуры Российской Федерации, г. Казань

Актуальные вопросы предупреждения совершения преступлений в сфере безопасности дорожного движения в состоянии опьянения

Аннотация. Статья посвящена вопросам предупреждения совершения преступлений в сфере безопасности дорожного движения. Автором подчеркивается необходимость изменения поведения участников дорожного движения, допускающих управление транспортными средствами в состоянии опьянения, с целью обеспечения безопасности участников дорожного движения и снижения количества смертности и травматизма на дорогах. На конкретных примерах показывается последовательность формирования и реализации отечественной государственной политики в области безопасности дорожного движения на федеральном и региональном уровнях. Анализируется эффективность применяемых средств борьбы с нетрезвыми водителями, приводятся статистические показатели. Отдельное внимание автором уделено зарубежному опыту.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения; профилактика совершения преступлений; состояние опьянения; транспортное средство; конфискация.

Mariyam F. Mingalimova,
Candidate of Law, associate professor,
Kazan Law Institute (a branch) of the University
of Prosecutor's Office of the Russian Federation, Kazan

Current issues of preventing crimes in the field of road safety while intoxicated

Abstract. The current paper is devoted to the issues of preventing the commission of crimes in the field of road traffic safety. There has been

emphasized the necessity to change the behavior of road users who drive vehicles while intoxicated, to ensure the safety of road users and reduce the number of deaths and injuries on the roads. There have been demonstrated specific examples of the sequence of formation and implementation of domestic state policy in the field of road traffic safety at the federal and regional levels. There has been analyzed an efficiency of the means used to combat drunk drivers and given statistical indicators. There has been paid special attention to foreign experience.

Keywords: road traffic safety; crime prevention; state of intoxication; vehicle; confiscation.

Дорожно-транспортные происшествия ежегодно становятся причиной почти 1,3 млн смертей во всем мире — каждые 24 секунды погибает один человек. По данным Организации Объединенных Наций (далее — ООН) ежедневный показатель смертности из-за аварий составляет более 3 тыс. человек [URL: https://www.un.org/ru/observances/road-traffic-victims-day (дата обращения: 9 августа 2024 г.)]. На страны с низким или среднем уровнем дохода приходится более 90% всех смертей, при том что в этих странах находится менее 60% транспортных средств [URL: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21321-russian-global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true (дата обращения: 9 августа 2024 г.)].

В течение последних четырех десятилетий во всем мире осуществлялось большое количество инициатив в области обеспечения безопасности дорожного движения. Активизации этой деятельности способствовало опубликование в 2004 г. доклада Всемирной организации здравоохранения (далее — ВОЗ) на тему «Всемирный доклад о предотвращении дорожно-транспортного травматизма». В тот же год Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию 58/289 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», в которой за ней была закреплена обязанность оказывать поддержку усилиям национальных и местных органов власти по ликвидации глобального кризиса в области безопасности дорожного движения. Кроме этого, было принято решение о передаче ВОЗ координирующей роли в рамках системы ООН по вопросам безопасности дорожного движения.

В октябре 2005 г. Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию 60/5, в которой предложила государствам-членам и международному сообществу объявить третье воскресенье ноября каждого года Всемирным днем памяти жертв дорожно-транспортных происшествий. Россия также присоединилась к этому международному событию. Ежегодно на территории субъектов РФ проводятся благотворительные сборы средств пострадавшим в результате дорожно-транспортных происшествий,

автопробеги, во многих городах проходят церемонии почтения жертв автокатастроф с возложением цветов к памятникам, в небо выпускаются шары в количестве, равном числу погибших на территории района/города, в церквях проходят панихиды. [К примеру, 17 ноября 2023 г. на 242-м километре автодороги Тюмень — Ханты-Мансийск сотрудники Госавтоинспекции совместно с будущими водителями автошкол провели церемонию памяти погибших на дорогах, на которой в небо выпустили 39 шаров равное погибшим в дорожно-транспортных происшествиях, пять из которых несовершеннолетние дети, произошедших на территории обслуживания МО МВД России «Тобольский» // URL: https://rostransnadzor.gov.ru (дата обращения: 9 августа 2024 г.).] В целях профилактики совершения нарушений в области дорожного движения мероприятия о скорбной дате проводятся и в образовательных учреждений [URL: https://stepnovskaya-shkola.kemobl.ru/news/den-pamyati-zertv-dtp/ (дата обращения: 9 августа 2024 г.)]. Можно констатировать, что Всемирный день памяти стал важным средством в сокращении числа жертв дорожно-транспортных происшествий, в том числе и в России.

Российская Федерация является одним из лидеров международного сотрудничества в области безопасности дорожного движения. По инициативе Российской Федерации в ООН одобрен ряд резолюций, в том числе «Повышение безопасности дорожного движения в мире», которая была принята консенсусом Генеральной Ассамблеей ООН 31 марта 2008 г. [URL: https://mid.ru/ru/foreign_policy/news/1676565/ (дата обращения: 12 августа 2024 г.)]

Далее, в ноябре 2009 г. при поддержке Правительства РФ и Правительства Султаната Оман ООН проведена I Всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения в г. Москва, решение о проведении которой было принято на заседании 62-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН. Результатом работы конференции стало принятие Московской декларации [https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/moscow_declaration.shtml (дата обращения: 12 августа 2024 г.)]. Высказывалось общее мнение о том, что данный документ ознаменует собой начало новой эпохи согласованных усилий в борьбе за безопасность дорожного движения при активном участии правительств всех стран мира.

Следующим шагом в решении глобальных проблем безопасности дорожного движения было объявление Генеральной Ассамблеей ООН периода с 2011 по 2020 г. Десятилетием действий ООН по обеспечению безопасности дорожного движения. С 11 мая 2020 г. началась реализация масштабной международной программы по повышению безопасности на автомобильных дорогах как для водителей, так и для пешеходов, инициированная Россией [письмо Президента РФ в связи с началом «Десятилетия действий ООН по обеспечению безопасности дорожного

движения» от 8 апреля 2011 г. // URL: https://www.un.org/ru/roadsafety/docs/medvedev2011.pdf (дата обращения: 9 августа 2024 г.)].

В сентябре 2020 г. Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию A/RES/74/299 «Повышение безопасности дорожного движения во всем мире», провозгласив период с 2021 по 2030 г. вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В поддержку данного решения ВОЗ и региональные комиссии ООН, в сотрудничестве с другими партнерами по программе «Сотрудничество в рамках Организации Объединенных Наций в области безопасности дорожного движения», разработали Глобальный план, в котором были изложены необходимые действия для достижения поставленной цели по снижению смертности и травматизма на дорогах не менее чем на 50% и призыв к правительствам государств применить подход «Безопасная система».

Возможности для прогресса и совершенствования механизмов обеспечения безопасности дорожного движения в глобальном масштабе были созданы благодаря целому ряду факторов, в том числе включая проведение трех конференций на уровне министров; назначение Генеральным секретарем ООН посланника по безопасности дорожного движения г-на Жана Тодта и др. На сегодняшний день специальный посланник посетил 95 государств — членов Организации Объединенных Наций, где он провел двусторонние встречи с 33 главами государств и более 250 министрами по вопросам продвижения инициатив в области безопасности дорожного движения [текст Глобального плана Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021—2030 // URL: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21321-russian-global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true (дата обращения: 9 августа 2024 г.)].

Продолжением совместной работы по достижению поставленных целей стало утверждение Правительством РФ в 2013 г. федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах» [распоряжение Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864]; в 2018 г. — Стратегии повышения безопасности дорожного движения на 2018—2024 годы [распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р]; в 2021 г. — Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р].

В 2019 г. в Российской Федерации стартовал национальный проект «Безопасные качественные дороги», участниками которого в настоящее время являются 84 субъекта и 105 городских агломераций [URL: https://bkdrf.ru/ (дата обращения: 9 августа 2024 г.)].

Одним из актуальных направлений запланированной работы является пресечение фактов управления транспортными средствами в состоянии опьянения.

Законодательная база Российской Федерации устанавливает запрет на управление транспортными средствами в состоянии опьянения. Несмотря на это, изложенная проблема продолжает сохраняться.

Нормы административной и уголовной ответственности в отношении нетрезвых водителей на протяжении последних лет пересматриваются только в сторону усиления. Как справедливо подчеркнул Конституционный Суд РФ, складывающаяся в стране дорожно-транспортная обстановка диктует необходимость строгой ответственности пьяных водителей, а также тех, кто уклоняется от прохождения освидетельствования на состояние алкогольного опьянения [Определение Конституционного Суда РФ от 23 октября 2014 г. № 2458-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Бойцова Дмитрия Алексеевича на нарушение его конституционных прав частью 1 статьи 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях»]. Тем более, как показывает судебная практика, человек, позволивший себе один раз сесть за руль в состоянии опьянения, нередко делает это вновь.

В ходе своего выступления на расширенном заседании коллегии МВД России руководитель ведомства В. А. Колокольцев отметил, что в истекшем 2023 г. на территории России сотрудниками полиции было пресечено почти 500 тыс. фактов управления транспортными средствами с признаками опьянения [URL: https://mvdmedia.ru/news/official/vystuplenie-vladimira-kolokoltseva-na-rasshirennom-zasedanii-kollegii-ministerstva-vnutrennikh-del-020424/ (дата обращения: 9 августа 2024 г.)].

Президент РФ уделил особое внимание важности просветительской работы, повышению культуры ответственного поведения на дорогах, причем, начиная с дошкольного возраста [URL: http://kremlin.ru/events/president/news/73770 (дата обращения: 9 августа 2024 г.)].

Проблемами ответственности за нарушение правил дорожного движения лицами, находящими в состоянии опьянения, обеспокоены и представители научного сообщества, которым предлагаются различные методы борьбы с лицами, совершающими нарушения в указанной сфере [1—8]. Высказывается общее мнение о том, что поставленные государством цели по сокращению количества дорожно-транспортных происшествий не будут достигнуты, пока каждый из граждан не осознает в себе всю полноту и серьезность поставленной задачи.

Одним из важнейших условий повышения эффективности деятельности по борьбе с нарушениями в сфере безопасности дорожного движения является воспитательная, пропагандистская и профилактическая работа с

населением. [К примеру, в Липецкой области в октябре 2023 г. в целях повышения уровня знаний молодежи в области ПДД и дорожной безопасности в целом сотрудниками Госавтоинспекции совместно с волонтерской организацией «Совет лидеров Липецкой области» и городским молодежным центром выступили инициаторами проведения квест-игры «Дорога Без опасности». В игре принимали участие команды из общеобразовательных школ, средних профессиональных учебных заведений и спортивных секций. на одной из станций они имели возможность опробовать специальные очки «фатальное зрение», благодаря которым могли ощутить себя в роли нетрезвого водителя. Победителям квеста были вручены дипломы // URL: https://мвд.рф/news/item/42651835 (дата обращения: 9 августа 2024 г.).]
К числу применяемых уже сегодня профилактических мер следует назвать активизацию населения по информированию подразделений ГИБДД о фактах управления транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения; внедрение образовательных модулей, касающихся запрета на управление транспортного средства в состоянии опьянения в программу автошкол, и просветительская деятельность для населения за пределами автошкол на основе контента и упражнений учебного модуля. [К примеру, в феврале 2022 г. сотрудники ГИБДД Зеленоградского, Восточного и Северо-Западного административных округов г. Москвы обратились к работникам автозаправочных станций и предприятий общественного питания с просьбой сообщать о фактах управления транспортными средствами в состоянии опьянения: с персоналом предприятий были проведены профилактические беседы и размещены памятки с информацией о том, что, если человек обладает информацией о факте управления транспортным средством в состоянии опьянения, то об этом нарушении необходимо сообщить в ГИБДД через официальный сайт Госавтоинспекции, специальное мобильное приложение, в дежурную группу окружных подразделений ГИБДД или позвонив по телефону 112 // URL: https://www.autonews.ru/news/62022ebf9a79476029c81842 (дата обращения: 30 июля 2024 г.). В декабре 2023 г. в Оренбургской области сотрудники ОГИБДД ОМВД России по Саракташскому району в рамках проведения профилактических мероприятий «Нетрезвый водитель» провели беседы с водителями и работниками автозаправочных станций по предупреждению совершения правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, по результатам которых вручили информативные профилактические листовки // URL: https://мвд.рф/news/item/44659487 (дата обращения: 9 августа 2024 г.).]

В настоящее время в нескольких субъектах РФ региональными органами власти приняты нормативные правовые акты, предусматривающие поощрительные выплаты гражданам, сообщившим о нетрезвых водителях. Денежное вознаграждение выплачивается только в том случае, если водитель впоследствии был задержан сотрудниками

полиции и факт управления транспортным средством в состоянии опьянения был подтвержден. Подобная практика сложилась в Ямало-Ненецком округе [постановлением Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа от 30 января 2020 г. № 81-П утверждено Положение о порядке и размере выплаты денежного вознаграждения гражданам за информирование полиции о правонарушениях и об угрозах общественному порядку. Размер вознаграждения составляет 4 тыс. руб.], Республике Коми [постановлением Правительства Республики Коми от 14 февраля 2023 г. № 68 «Об утверждении Положения о выплате денежного вознаграждения гражданам, участвующим в охране общественного порядке, за информирование органов внутренних дел (полиции) и иных правоохранительных органов о правонарушениях и об угрозах общественному порядку» выплата денежного вознаграждения осуществляется за каждое сообщение в размере 3 тыс. руб. однократно], Нижегородской [постановлением Правительства Нижегородской области от 21 апреля 2023 г. № 340 «О денежном вознаграждении граждан за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения» за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, предусмотрена выплата денежного вознаграждения в размере 2 тыс. руб. Право на выплату денежного вознаграждения имеют граждане в возрасте старше 18 лет, сообщившие в полицию достоверную информацию о лицах, управляющих транспортными средствам в состоянии опьянения], Брянской [постановлением Правительства Брянской области от 19 сентября 2023 г. № 456-п «О порядке и размерах выплаты единовременного денежного поощрения граждан, оказавших содействие органам внутренних дел (полиции) в охране общественного порядка» для граждан, оказавших содействие органам внутренних дел (полиции) в охране общественного порядка в виде предоставления достоверной информации об управлении транспортными средствами лицами в состоянии опьянения, предусмотрена выплата единовременного денежного поощрения в следующих размерах: 3 тыс. руб. — за предоставление достоверной информации об управлении транспортным средством лицом в состоянии опьянения, следствием которого явилось вступившее в законную силу постановление суда о привлечении к административной ответственности (ст. 12.8, 12.26 КоАП РФ); 5 тыс. руб. — за предоставление достоверной информации об управлении транспортным средством лицом в состоянии опьянения, следствием которого явился вступивший в законную силу приговор суда по привлечении к уголовной ответственности (п. «а» ч. 2 ст. 264, п. «а» ч. 4 ст. 264, п. «а» ч. 6 ст. 264, ст. 264.1 УК РФ)], Вологодской [постановлением Правительства Вологодской области от 13 декабря 2023 г. № 1328 «О денежном вознаграждении гражданам, участвующим в охране общественного порядка, за информирование органов внутренних дел

(полиции) о лицах, управляющих транспортными средствами на территории Вологодской области с признаками опьянения» для граждан предусмотрены выплата в размере 3 тыс. руб. Денежное вознаграждение выплачивается в том случае, если сообщение гражданина содержит информацию о факте управления транспортным средством лицом, находящимся с признаками опьянения, на территории Вологодской области, и данные о государственном регистрационном номере транспортного средства, водитель которого находится с признаками опьянения], Мурманской [постановлением Правительства Мурманской области от 7 февраля 2024 г. № 56-ПП «О денежном вознаграждении граждан за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения» на территории региона предусмотрена выплата денежного вознаграждения за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, в размере 5 тыс. руб. В постановлении отмечено, что выплата вознаграждения предусмотрена только для тех граждан, чьи сообщения поступили в органы полиции не ранее 1 января 2024 г.], Амурской [постановлением Правительства Амурской области от 11 июля 2024 г. № 553 «Об утверждении порядка выплаты денежного вознаграждения гражданам за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения» с 15 июля 2024 г. за сообщение в органы полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, привлеченных к административной ответственности за совершение административных правонарушений, предусмотренных ст. 12.8 и 12.26 КоАП РФ, предусмотрена выплата денежного вознаграждения в размере 5 тыс. рублей; за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, привлеченных к уголовной ответственности за совершение преступлений, предусмотренных п. «а» ч.2 ст. 264, п. «а» ч. 4 ст. 264, п. «а» ч. 6 ст. 264, ст. 264.1 УК РФ — в размере 7 тыс. руб. Право на выплату денежного вознаграждения имеют только совершеннолетние граждане, за исключением граждан, являющихся сотрудниками полиции. В документе отмечено, что несколько человек не могут быть претендовать на выплату по одному и тому же факту. Только гражданин, чье обращение в УМВД России по Амурской области было зарегистрировано первым, вправе подать документы на выплату денежного вознаграждение за указанную информацию] областях, Республике Тыва [постановлением Правительства Республики Тыва от 10 июля 2024 г. № 345 «О денежном вознаграждении граждан за информирование полиции о лицах, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения» на территории региона за предоставление достоверной информации о лица, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, предусмотрена выплата денежного вознаграждения в размере 2,5 тыс. руб.

Право на получение вознаграждения имеют граждане Российской Федерации, достигшие возраста 18 лет, сообщившие в органы полиции по телефону или лично] и Пермском крае [постановлением Правительства Пермского края от 17 января 2024 г. № 8-П «Об установлении расходного обязательства Пермского края на реализацию мероприятия по выплате гражданам денежного вознаграждения за информирование органов внутренних дел (полиции) о правонарушениях, выражающихся в управлении транспортными средствами водителями, находящими в состоянии опьянения» за сообщение об одном факте правонарушения предусмотрена выплата денежного вознаграждения в размере 5 тыс. руб. Объем финансирования для осуществления указанной стимулирующей меры в данном регионе составляет 250 тыс. руб. в год]. Размер денежных выплат в регионах варьируется от 2 до 7 тыс. руб.

В ряде регионов кроме денежных выплат для граждан, своевременно проинформировавших органы внутренних дел о водителе, находящимся за рулем транспортного средства в состоянии опьянения, предусматриваются поощрения в виде пригласительных билетов на концерты, которые проводят муниципальные учреждения культуры (Республика Марий Эл) [URL: https://i-ola.ru/about/info/news/41189/ (дата обращения: 31 июля 2024 г.)], объявляются благодарности и вручаются памятные подарки (Чувашская Республика) [URL: https: мвд.рф/news/item/51131341 (дата обращения: 9 августа 2024 г.)] и др.

Общественным мониторинговым центром совместно с Экспертным советом по безопасности и взаимоотношениям граждан с правоохранительными ведомствами в 47 регионах России был проведен опрос с целью выяснить степень толерантности граждан к нетрезвым водителям. В ходе проведенного опроса только 20% респондентов были готовы сообщить в полицию о нетрезвых водителях [URL: https://exp-sovet.ru/o-nas/ (дата обращения: 30 июля 2024 г.)]. К примеру, в Пермском крае с подобной информацией за 5 месяцев 2024 г. в государственные органы обратилось всего 4 человека. Кроме этого, возникли сложности с получением денежных вознаграждений. Так, в Нижегородской области в подразделения Госавтоинспекции за 2023 г. от граждан поступило 3258 сообщений о фактах управления транспортными средствами лицами, находящимися в состоянии опьянения. Информация подтвердилась в отношении 745 водителей, вознаграждение получили только 3% граждан [URL: https://rg.ru/2024/05/07/reg-pfo/premiia-s-gradusami.html (дата обращения: 31 июля 2024 г.)].

В 2013 г. в России стартовал социальный просветительский проект «Автотрезвость» по профилактике управления транспортными средствами в состоянии опьянения. Целью проекта является предотвращение нетрезвого вождения и привитие понимания, что для водителей не существует никакой допустимой нормы алкоголя. Для ее реализации при участии экспертов в области безопасности дорожного

движения, психологов и наркологов был разработан учебно-профилактический модуль «Автомобиль и алкоголь несовместимы». На сегодняшний день инновационный учебный модуль используется в 17 регионах России, в том числе Республике Башкортостан, Оренбургской, Смоленской, Курской, Ульяновской, Тульской, Орловской, Омской, Волгоградской, Кемеровской областях и др. Занятия проводятся в форме интерактива с применением очков виртуальной реальности «Drunk goggles» и мобильного приложения, имитирующих состояние опьянения, что позволяет значительно повысить осведомленность о влиянии алкоголя на организм, сформировать поведенческую установку на «трезвое вождение», снизить толерантность к употреблению алкоголя за рулем и сформировать компетенции в предотвращении вождения транспортным средством в состоянии опьянения. Такой тренажер помогает водителям осознать, какому риску они подвергают себя и своих близких, садясь за руль в состоянии опьянения. В учебном модуле отмечено, что риск попасть в дорожно-транспортное происшествие увеличивается в зависимости от степени опьянения до 150 раз [URL: https://www.avtotrezvost.ru/ (дата обращения: 31 июля 2024 г.)].

Установление «алкозамков» на автомобили является еще одним эффективным способом борьбы с нетрезвыми водителями. В этом случае на автомобиль устанавливается специальный прибор, не допускающий запуска двигателя без предварительного прохождения проверки состояния водителя алкотестером.

Впервые «алкозамки» начали применяться в 1980-е гг. в Соединенных Штатах Америки и Канаде. Необходимость установления такого оборудования предусматривалась на автомобилях, которыми пользовались лица, ранее осужденные за управление транспортными средствами в состоянии опьянения. В настоящее время подобная практика распространена в Австралии, Франции, Финляндии, Литве, Соединенных Штатах Америки [в штате Аризона Соединенных Штатов Америки суды обязывают водителей, задержанных сотрудниками полиции в состоянии опьянения, устанавливать «алкозамки» в автомобили на срок не менее 6 месяцев. В штате Калифорния водителей, задержанных за рулем транспортного средства в состоянии опьянения, обязывают устанавливать «алкозамки» на автомобили в течение трех лет с момента вынесения судебного решения] и Швеции [законодательство Швеции установление «алкозамков» предусматривает в качестве альтернативы лишению прав в случае задержания водителя в состоянии опьянения]. Кроме этого, законодательство, действующее в странах Евросоюза, предусматривает, что все транспортные средства, произведенные на территории Евросоюза с 2022 г., должны быть оснащены алкоблокираторами.

В России эксперимент с введением «алкозамков» впервые проводился в 2010 г. в трех субъектах: Республике Татарстан [15 мая 2009 г. между

Кабинетом Министров Республики Татарстан и Российским союзом автостраховщиков было подписано соглашение о сотрудничестве в области реализации федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006—2012 годах» территории Республики Татарстан, предполагающее установление «алкозамков» на нескольких прежприятиях общественном транспорте, которые перевозят пассажиров, а также на машинах «скорой помощи»], Московской и Ивановской областях [URL: https://www.advgazeta.ru/mneniya/ob-alternativnykh-sposobakh-borby-s-netrezvymi-voditelyami/ (дата обращения: 30 июля 2024 г.)]. Приказом Росстандарта от 24 января 2023 г. № 42-ст утвержден и введен в действие ГОСТ Р 70637-2023. Национальный стандарт Российской Федерации. Автотранспортные средства. Система контроля состояния водителя (алкозамок). Общие технические требования. Упомянутый документ предусматривает общие требования к приборам, а норма об установлении «алкозамков» носит добровольный характер.

В вопросах эффективного противодействия поведению лиц, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, следует обратить внимание и на зарубежный опыт.

К примеру, в Китае повсеместно используется система распознавания лиц (система видеонаблюдения с функцией распознавания лиц), которая установлена на более чем 600 млн камер по всей стране, включая государственные и коммерческие учреждения, школы и институты, жилые комплексы, аптеки и банки. Система распознавания лиц успешно применяется, в том числе для борьбы с нетрезвыми водителями. Речь идет о камерах наблюдения с высоким расширением на автомобильных дорогах [9].

На законодательном уровне в Новой Зеландии, Великобритании и Северной Ирландии предусмотрено прохождение водителями, ранее управлявшими транспортными средствами в состоянии опьянения, специализированных программ реабилитации в качестве обязательного условия при осуществлении повторного допуска к управлению транспортными средствами.

В Новой Зеландии в отношении водителя, неоднократно управлявшего транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, может быть вынесено судебное решение о так называемой «нулевой терпимости», предусматривающее после окончания срока административной или уголовной ответственности возможность управления транспортным средством в течение определенного судьей срока только с «нулевым порогом» содержания алкоголя в выдыхаемом воздухе или крови. Кроме этого, суд вправе дополнительно к назначенному наказанию обязать нарушителя пройти специализированную реабилитационную программу для водителей, управлявших транспортными средствами в состоянии алкогольного

опьянения. В Новой Зеландии используется три программы реабилитации: «*Make a Plan*», «*One for the Road*» и «*Drink Driving Programme*». Прохождение первых двух программ для водителей является бесплатным и финансируются за счет добровольных взносов организаций и частных лиц. Участие в третьей программе платное, стоимость ее прохождения составляет от 12,9 тыс. до 18,9 тыс. новозеландских долларов.

По данным Департамента транспорта Великобритании, вероятность повторного управления транспортным средством в состоянии опьянения водителями, прошедшими реабилитационную программу на 30-50% меньше, по сравнению с аналогичной группой водителей, не прошедших программу [10].

Кроме этого, в 2021 г. в Великобритании в качестве способа борьбы с нетрезвыми водителями на законодательном уровне ввели обязанность носить браслет-алкотестер «*SCRAM*». Правило распространяется на период действия испытательного срока (до четырех месяцев), установленного судом в отношении лиц, старше 18 лет, которые были задержаны за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Механизм работы устройства, встроенного в браслет-алкотестер, позволяет делать анализ пота каждые 30 мин и, если в нем присутствует алкоголь, данная информация автоматически направляется в службу надзора. При невыполнении условий испытательного срока для нарушителей предусмотрены штрафные санкции. Кроме этого, суд вправе заменить условное наказание на лишение свободы [URL: https://tass.ru/obschestvo/11040157 (дата обращения: 12 августа 2024 г.)].

В России в 2022 г. в качестве дополнительного рычага воздействия на противоправное поведение участников дорожного движения (водителей), находящихся в состоянии опьянения, ввели конфискацию транспортных средств. [Федеральным законом от 14 июля 2022 г. № 258-ФЗ ч. 1 ст. 104.1 УК РФ дополнена п. «д», предусматривающим в качестве возможной дополнительной меры в отношении правонарушителей, привлекаемых к уголовной ответственности, конфискация транспортных средств.] Это другое важное, кардинальное изменение закона было призвано повысить безопасность дорожного движения путем борьбы с лицами, управляющими транспортными средствами в состоянии опьянения. По своей правовой природе отечественная конфискация не является уголовным наказанием, а представляет собой меру уголовно-правового характера, применяемую в целях профилактики совершения лицом повторного нарушения правил дорожного движения в состоянии опьянения путем безвозмездного изъятия и обращения транспортного средства в доход государства. В настоящее время подобный подход применяется в Республике Беларусь (с 2013 г.), Болгарии (с 2023 г.), Польше (с 2024 г.) и ряде других зарубежных государств.

Небезыинтересным будет узнать: как повлияло принятие вышеперечисленных профилактических мер в сфере безопасности дорожного движения в России на количество выявленных случаев управления транспортными средствами в состоянии опьянения.

По данным Госавтоинспекции, в 2023 г. за управление транспортными средствами были лишены водительских удостоверений более 262 тыс. водителей, что стало самым низким показателем за последние пять лет. В 2022 и 2021 гг. судами вынесено около 284 тыс. постановлений о лишении права управления транспортными средствами, в том числе с назначением административного штрафа за вождение в состоянии опьянения (ч. 1 и 3 ст. 12.8 КоАП РФ) и за невыполнение законного требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (ст. 12.26 КоАП РФ).; в 2020 г. — 277 тыс., в 2019 г. — почти 287 тыс. Кроме этого, по данным МВД России за шесть месяцев 2024 г. в России на 19% сократилось количество выявленных случаев управления транспортными средствами в состоянии опьянения, погибших в них уменьшилось почти на 30% [URL: http://stat.gibdd.ru/ (дата обращения: 9 августа 2024 г.)].

В заключение отметим, что в настоящее время управление транспортными средствами в состоянии опьянения является одной из наиболее серьезных угроз для устойчивого развития стран, в том числе России. Управление транспортным средством в состоянии опьянения относится к числу основных поведенческих факторов, способствующих дорожно-транспортным происшествиям, травматизму и смертности. Любой из существующих способов по борьбе с нетрезвыми водителями направлен на формирование у общества и водителей нетерпимости к управлению транспортными средствами в состоянии опьянения, поведенческой установки на несовместимость употребления алкоголя и управления любым транспортным средством, в том числе мопедом, скутером и электросамокатом. Приведенные цифры количества выявленных случаев управления транспортными средствами в состоянии опьянения в России свидетельствуют о том, что принимаемые отечественным законодателем меры в сфере безопасности дорожного движения постепенно дают свои положительные результаты.

Литература

1. Прохоров, Л. А. Актуальные вопросы противодействия преступным нарушениям правил дорожного движения в России / Л. А. Прохоров // Российский следователь. — 2012. — № 23. — С. 33—35.
2. Шевелева, С. В. Об оптимизации мер противодействия управлению транспортным средством в состоянии опьянения / С. В. Шевелева, М. Н. Урда // Административное право и процесс. — 2012. — № 10. — С. 56—58.
3. Грачева, Ю. В. Новый вид транспортного преступления как модифицированный вариант хорошо забытого старого / Ю. В. Грачева, А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Lex russica. — 2015. — № 4. — С. 71—80.

4. Собин, Д. В. Эффективность уголовно-правовой политики противодействия дорожно-транспортным преступлениям: анализ трех основных корреляционных величин криминальной ситуации / Д. В. Собин // Российский следователь. — 2017. — № 4. — С. 45—47.
5. Былинин, И. А. К вопросу применения федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения при соблюдении требований участниками дорожного движения по делам об административных правонарушениях и применение наказания / И. А. Былинин // Транспортное право. — 2019. — № 1. — С. 23—27.
6. Медведев, Е. В. Ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта в состоянии опьянения / Е. В. Медведев, А. А. Сидакова // Транспортное право. — 2019. — № 3. — С. 28—32.
7. Пикуров, Н. И. Основные тенденции развития законодательства об ответственности за транспортные преступления / Н. И. Пикуров // Законы России: опыт, анализ, практика. — 2023. — № 4. — С. 87—92.
8. Новиков, В. А. Повторное управление механическим средством лицом, находящимся в состоянии опьянения: современные тенденции и актуальные вопросы квалификации преступлений / В. А. Новиков, В. И. Шиян // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 4 (48). — С. 34—45.
9. Трощинский, П. В. Цифровой Китай до и в период коронавируса: особенности нормативно-правового регулирования / П. В. Трощинский // Право и цифровая экономика. — 2021. — № 1. — С. 44—58.
10. Бурцев, А. А. Обзор зарубежных программ реабилитации для водителей, управлявших транспортными средствами в состоянии опьянения (Новая Зеландия, Великобритания и Северная Ирландия) / А. А. Бурцев, А. А. Бувин // Медицина. — 2023. — № 3. — С. 91—107 // URL: https://fsmj.ru/file/15/000/000526.pdf (дата обращения: 9 августа 2024 г.).

References

1. Prokhorov, L. A. Aktual'nyye voprosy protivodeystviya prestupnym narusheniyam pravil dorozhnogo dvizheniya v Rossii [Current issues of combating criminal violations of traffic rules in Russia]/ L. A. Prokhorov // Rossiyskiy sledovatel'. — 2012. — № 23. — S. 33—35.
2. Sheveleva, S. V. Ob optimizatsii mer protivodeystviya upravleniyu transportnym sredstvom v sostoyanii op'yaneniya [On optimization of measures to combat driving a vehicle while intoxicated]/ S. V. Sheveleva, M. N. Urda // Administrativnoye pravo i protsess. — 2012. — № 10. — S. 56—58.
3. Gracheva, YU. V. Novyy vid transportnogo prestupleniya kak modifitsirovannyy variant khorosho zabytogo starogo [New type of transport crime as a modified version of a well-forgotten old one]/ YU. V. Gracheva, A. I. Korobeyev, A. I. Chuchayev // Lex russica. — 2015. — № 4. — S. 71—80.
4. Sobin, D. V. Effektivnost' ugolovno-pravovoy politiki protivodeystviya dorozhno-transportnym prestupleniyam: analiz trekh osnovnykh korrelyatsionnykh velichin kriminal'noy situatsii [Effectiveness of criminal-legal policy to combat road traffic crimes: analysis of three main correlation values of the criminal situation]/ D. V. Sobin // Rossiyskiy sledovatel'. — 2017. — № 4. — S. 45—47.
5. Bylinin, I. A. K voprosu primeneniya federal'nogo gosudarstvennogo nadzora v oblasti bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya pri soblyudenii trebovaniy uchastnikami dorozhnogo dvizheniya po delam ob administrativnykh pravonarusheniyakh i primeneniye nakazaniya [On the issue of applying federal state supervision in the field of road safety in compliance with the requirements of

road users in cases of administrative offenses and the application of punishment]/ I. A. Bylinin // Transportnoye pravo. — 2019. — № 1. — S. 23—27.
6. Medvedev, Ye. V. Otvetstvennost' za narusheniye pravil bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta v sostoyanii op'yaneniya [Liability for Violation of Traffic Safety Rules and Operation of Transport While Intoxicated]/ Ye. V. Medvedev, A. A. Sidakova // Transportnoye pravo. — 2019. — № 3. — S. 28—32.
7. Pikurov, N. I. Osnovnyye tendentsii razvitiya zakonodatel'stva ob otvetstvennosti za transportnyye prestupleniya [Main Trends in the Development of Legislation on Liability for Transport Crimes]/ N. I. Pikurov // Zakony Rossii: opyt, analiz, praktika. — 2023. — № 4. — S. 87—92.
8. Novikov, V. A. Povtornoye upravleniye mekhanicheskim sredstvom litsom, nakhodyashchimsya v sostoyanii op'yaneniya: sovremennyye tendentsii i aktual'nyye voprosy kvalifikatsii prestupleniy [Repeated Driving of a Mechanical Vehicle by a Person While Intoxicated: Modern Trends and Current Issues of Crime Qualification]/ V. A. Novikov, V. I. Shiyan // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 4 (48). — S. 34—45.
9. Troshchinskiy, P. V. Tsifrovoy Kitay do i v period koronavirusa: osobennosti normativno-pravovogo regulirovaniya [Digital China before and during the coronavirus: features of legal regulation]/ P. V. Troshchinskiy // Pravo i tsifrovaya ekonomika. — 2021. — № 1. — S. 44—58.
10. Burtsev, A. A. Obzor zarubezhnykh programm reabilitatsii dlya voditeley, upravlyavshikh transportnymi sredstvami v sostoyanii op'yaneniya (Novaya Zelandiya, Velikobritaniya i Severnaya Irlandiya) [Review of foreign rehabilitation programs for drivers who drove vehicles while intoxicated (New Zealand, Great Britain and Northern Ireland)]/ A. A. Burtsev, A. A. Buvin // Meditsina. — 2023. — № 3. — S. 91—107 // URL: https://fsmj.ru/file/15/000/000526.pdf (data obrashcheniya: 9 avgusta 2024 g.).

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 43.3/.7(075)

Шиян Валентина Ивановна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: состояние, тенденции и меры предупреждения

Аннотация. На современном этапе развития общества во всех государствах мира преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта представляют угрозу государственной и общественной безопасности, поскольку сопряжены с колоссальными социальными, материальными и демографическими потерями. Решение проблем обеспечения безопасности движения не ограничивается рамками отдельно взятого государства и нормами национального законодательства. Международное сообщество принимает активное участие в решении вопросов, связанных с повышением безопасности движения, о чем свидетельствуют многочисленные всемирные конференции, международные совещания высокого уровня, итоговые документы (декларации, резолюции, глобальные планы, пакеты технической документации и др.), где излагаются основные предлагаемые меры, содержится призыв к установлению национальных целевых показателей по снижению числа случаев смерти, разработке и реализации региональных, национальных и субнациональных планов, включающих целевые задачи по обеспечению безопасности движения. Об актуальности вопросов, рассматриваемых в статье, свидетельствует и тот факт, что период с 2021 по 2030 г. объявлен Организацией Объединенных Наций вторым Десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. В статье представлены результаты исследования российского законодательства, документов международных организаций, научных работ и статистических показателей МВД России за период с 2019 по 2023 г. о преступлениях, предусмотренных гл. 27 УК РФ, что позволило определить их современное состояние, динамику, тенденции, основные меры предупреждения. Обращено внимание на латентность исследуемого вида преступлений и региональную составляющую. По мнению автора, зафиксированная официальной статистикой последовательная тенденция снижения преступлений против безопасности движения и эксплуатации

транспорта объясняется повышением эффективности мер предупреждения и результативностью взаимодействия субъектов, осуществляющих эти меры.

Ключевые слова: преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта; глава 27 УК РФ; транспортные преступления; современные тенденции; состояние преступлений; криминологическая характеристика; меры предупреждения.

Valentina Iv. Shiyan,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Crimes against traffic safety and operation of transport: status, tendencies, and preventive measures

Abstract. At the present stage of development of society in all countries of the world, crimes against traffic safety and operation of transport pose a threat to state and public security, since they are associated with huge social, material and demographic losses. The solution to the problems of ensuring traffic safety is not limited by the framework of a single state and the norms of national legislation. The international community is actively involved in addressing issues related to improving road safety, as evidenced by numerous global conferences, high-level international meetings, and final documents (declarations, resolutions, global plans, technical documentation packages, etc.) that outline the main proposed measures, call for the establishment of national targets to reduce the number of deaths, and the development and implementation of regional, national and subnational plans that include road safety targets. The relevance of the issues discussed in the paper is underlined by the fact that the period from 2021 to 2030 has been declared by the United Nations as the Second Decade of Action for Road Safety. The paper has presented the study results of the Russian legislation, documents of international organizations, scientific works, and statistical indicators of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the period from 2019 to 2023 on crimes under Chapter 27 of the Criminal Code of the Russian Federation, which made it possible to identify their status, dynamics, tendencies, and basic preventive measures. There has been drawn an attention to the latency of the type of crime under study and the regional component. According to the author, the consistent tendency of decreasing crimes against traffic safety and operation of transport recorded by official statistics is explained by the improved efficiency of preventive measures and the effectiveness of interaction between the entities implementing these measures.

Keywords: crimes against traffic safety and operation of transport; Chapter 27 of the CC of RF; transport crimes; modern tendencies; state of crimes; criminological characteristics; preventive measures.

В Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы, утвержденной распоряжением Правительства РФ 8 января 2018 г. № 1-р, отмечено, что «повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны».

Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, обоснованно относят к угрозам не только транспортной, но и национальной безопасности государства [1, стр. 48—51; 4, стр. 373—377; 6, стр. 11—13; 7].

Самые популярные из них во всех иностранных государствах — дорожно-транспортные происшествия (далее — ДТП) входят в десятку среди основных причин смерти для всех возрастных групп. В мировом масштабе каждые 24 секунды в ДТП погибает человек. Со времени изобретения автомобиля на дорогах мира погибло более 50 млн человек, больше, чем в Первой мировой войне [8; 9, стр. 541—551].

Знание современного состояния и тенденций преступлений, предусмотренных гл. 27 УК РФ, позволит определить, прежде всего, факторы риска, приоритетные направления деятельности по их предупреждению, условия и перспективы реализации политики по вопросам транспортной безопасности.

Целесообразно заметить, что в ряде научных работ преступления, включенные законодателем в гл. 27 УК РФ, исследователи именуют транспортными. С этим можно согласиться лишь отчасти, поскольку виды транспортных преступлений выходят за рамки указанной главы уголовного закона. В частности, они содержатся в гл. 21 (ст. 166), гл. 24 (ст. 211, 212, п. «в» ч. 1 ст. 213, 215.3, 218, 222, 222.1, 227), гл. 29 (ст. 281), гл. 32 (ст. 326), гл. 33 (ст. 350—352) УК РФ и др.

К примеру, Л. Ю. Ларина к числу транспортных преступлений относит ст. 272—274.1 УК РФ, включенные законодателем в гл. 28 УК РФ («Преступления в сфере компьютерной информации») [2, стр. 156—160].

Не вдаваясь в дискуссию, связанную с обозначенной терминологией, отметим, что она в немалой степени обусловлена отсутствием легальной дефиниции «транспортное преступление», которая бы включала наиболее главные, существенные, общепризнанные признаки и не вызывала полемики.

При характеристике состояния преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также лиц, их совершивших, за основу возьмем результаты анализа официальной статистической

отчетности ФКУ «ГИАЦ МВД России», которые позволяют констатировать, что абсолютные и относительные значения рассматриваемого вида преступных деяний с 2019 г. последовательно снижаются. Их доля в структуре всей преступности за последние пять лет не превышала 4,5%. Минимальное значение этого показателя зафиксировано в 2023 г. С 2021 г. уменьшается и количество лиц, совершающих рассматриваемые преступления (табл. 1).

В научных трудах анализируемые преступные деяния относят к низколатентным (коэффициент латентности не превышает 2,0) или среднелатентным (коэффициент латентности варьируется в пределах 2,1—3,0) [5, стр. 620—624].

Таблица 1

Динамика зарегистрированных преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта и лиц, их совершивших (2019—2023 гг.)

Показатели	Годы					Прирост/ снижение к 2022 г.,%
	2019	2020	2021	2022	2023	
Всего зарегистрированных преступлений	2 024 337	2 044 221	2 004 404	1 966 795	1 947 161	–1,0
Количество зарегистрированных преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта	87 887	87 310	84 837	79 377	75 195	–5,3
Доля преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта в структуре преступности (%)	4,3%	4,3%	4,2%	4,0%	3,9%	—
Количество лиц, выявленных за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта	82 476	82 815	81 144	76 645	70 091	–8,6

Обозначенные тенденции прослеживаются во всех федеральных округах России. Причем в некоторых из них темпы снижения к 2022 г. превысили общероссийское значение (–5,3%). К примеру, в Северо-

Западном федеральном округе этот показатель составил 9,3%, Сибирском — 7,7%, Центральном — 7,5%, Дальневосточном — 7,0%, Южном — 6,9%, Уральском — 6,1%.

Исключение составила федеральная территория «Сириус», где вопреки тенденции снижения наблюдается прирост (+153,8%) преступлений, предусмотренных гл. 27 УК РФ.

В числе субъектов Российской Федерации наибольшие темпы снижения установлены в Магаданской области (–39,6%), Чеченской Республике (–33,9%), г. Севастополь (–25,8%), Республике Карелия (–23,6%) и Республике Саха (Якутия) (–21,7%).

Думается, что это результат повышения эффективности профилактических и пропагандистских мер, а также форм взаимодействия, осуществляемых субъектами предупреждения преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Многие из этих мер направлены на сбережение народа России и развитие человеческого потенциала, формирование правосознания и правовой культуры, а также культуры поведения на дорогах, в том числе у детей. Особое внимание уделяется мерам ранней профилактики.

В частности, подразделениями органов внутренних дел во взаимодействии с органами государственной власти, органами местного самоуправления, общественными объединениями, средствами массовой информации проводятся следующие мероприятия: «Повод для обгона», «Навстречу безопасности», «Ребенок — главный пассажир», «Пристегните самое дорогое», «Детское автокресло», «Студенческий десант», чемпионаты по юношескому автомобильному многоборью, конкурсы юных инспекторов движения «Безопасное колесо», «Безопасная дорога — детям», «Новый взгляд», тематические марафоны (например, «Безопасная страна ЮИД»), акции в социальных сетях (Интернет-олимпиада для школьников на знание правил дорожного движения).

Разработаны и используются мобильные приложения — «Народный инспектор», «Помощник Москвы», «Добродел» и др. Функционируют телефоны «горячей линии».

В социальных сетях регулярно размещается информация, посвященная вопросам соблюдения безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Например, на официальном сайте Госавтоинспекции содержатся сведения, адресованные участникам движения (пешеходам, пассажирам, гражданам с ограниченными физическими возможностями; особое внимание уделено детской безопасности и международному движению) и организациям, осуществляющим пассажирские перевозки (особое внимание уделено перевозке детей), а также перевозки крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов и др. Важную роль в пропаганде дорожного движения играют размещенные в свободном доступе медиа-материалы.

Осуществляется контроль эксплуатационного состояния пешеходных переходов, участков автомобильных дорог, примыкающих к образовательным организациям, а также транспортных средств, перевозящих людей. Для этого подразделения Госавтоинспекции на регулярной основе снабжаются современными приборами мониторинга состояния дорожной сети и транспортных средств. На места поставлено более 900 средств контроля технического состояния автомобилей.

Значительное внимание уделяется реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные дороги», направленного на снижение смертности в результате дорожно-транспортных происшествий в 3,5 раза по сравнению с 2017 г. — до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения к 2024 г.

Принимаемые меры привели к сокращению количества ДТП с участием нетрезвых водителей.

Раскрываемость преступлений помогает повышать искусственный интеллект.

Вместе с тем, несмотря на тенденцию снижения, преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта причиняют существенный материальный и демографический ущерб.

Например, В. В. Мехова отмечает, что ДТП обходятся большинству стран мира в 1—3% валового внутреннего продукта [3, стр. 92—96]. В России этот показатель в среднем составляет 2% [Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы]. Причем, эти издержки растут. Так, в документе ООН 2022 г. признано, что ежегодные экономические потери от ДТП для стран «составляют от 3 до 5% от их годового валового внутреннего продукта, — что делает обеспечение безопасности дорожного движения неотложной приоритетной задачей в области общественного здравоохранения и развития» [резолюция № 76/294 Генеральной Ассамблеи ООН «О повышении безопасности дорожного движения во всем мире» (принята 30 июня 2022 г. на 90-м пленарном заседании).

Кроме того, увеличивается количество жертв. Так по данным Госавтоинспекции на территории Российской Федерации в 2023 г. только в ДТП погибло 14 504 человека (из них дети в возрасте до 18 лет — 788; в 2022 г. — 749), ранено 166 500 (из них каждый седьмой несовершеннолетний в возрасте до 18 лет — 23 889 человек; в 2022 г. — 21 872) [URL: http://stat.gibdd.ru/ (дата обращения: 19 августа 2024 г.)].

Таким образом, в 2023 г. по сравнению с 2022 г. возросло: общее количество погибших (+2,3%) и раненых (+4,3%); количество погибших (+5,2%) и раненых (+9,2%) несовершеннолетних.

Каждый пятый пострадавший становится инвалидом.

В числе погибших больше половины — это пешеходы, велосипедисты и мотоциклисты.

Согласно данным Центрального НИИ организации и информатизации здравоохранения Минздрава России ДТП приводят ежегодно к гибели 1,3 млн человек во всем мире; около 50 млн человек получают травмы. ДТП называют основополагающей причиной смерти лиц в возрасте от пяти по двадцати девяти лет [Травматизм и смертность в результате ДТП: Новая политическая декларация о снижении вдвое к 2030 г. травматизма и смертности в результате дорожно-транспортных происшествий // Информационный бюллетень, июль 2022 г. Официальный сайт Центрального НИИ организации и информатизации здравоохранения Минздрава России // URL: https://whodc.mednet.ru/ru/informaczionnyj-byulleten/2022-god.html (дата обращения: 17 июля 2024 г.)].

Учитывая международную масштабность обозначенных выше проблем, связанных с травматизмом и смертностью от ДТП, заметим, что только половина стран мира имеет системы, которые обеспечивают наличие надежных и своевременных источников национальной информации. Вместе с тем эти системы необходимы для определения приоритетов и разработки эффективной политики.

На национальном уровне страны также сталкиваются с проблемой наличия множества параллельных информационных систем, находящихся в ведении различных министерств и ведомств, для регистрации смертей в результате ДТП. Кроме того, отсутствует эффективная система взаимодействия между ними, что не позволяет объективно определить масштабы последствий от ДТП и своевременно принять надлежащие меры.

В связи с этим Всемирной организацией здравоохранения в 2017 г. был разработан документ «Спасти ЖИЗНЬ: пакет технической документации по вопросам безопасности дорожного движения», где подробно изложены сведения о важнейших мерах, принимаемых на основе фактических данных (вот почему должное внимание целесообразно уделять информационным системам). В частности, обозначены условия реализации политики по вопросам безопасности дорожного движения и ее перспективы. Обоснованно, что при обеспечении безопасности участников дорожного движения одну из главных ролей играют безопасные транспортные средства, безопасные дороги и придорожные полосы, безопасный скоростной режим, а также соблюдение законодательства о дорожном движении.

Например, при предотвращении гибели людей, целый ряд правил ООН по безопасности транспортных средств должен быть включен в национальные промышленно-производственные стандарты. Эффективное правоприменение предполагает принятие и регулярное обновление законодательных актов на национальном, муниципальном и местном уровнях; введение действенных санкций для правонарушителей; надлежащий контроль за соблюдением законодательных требований.

Тем более что в структуре преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта продолжают доминировать преступные деяния, предусмотренные:

1) ст. 264 («Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств») — зарегистрировано 17 865 преступлений; прирост к 2022 г. — 1,5%;

2) ст. 264.1 УК РФ («Управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость») — зарегистрировано 54 768 преступлений; снижение к 2022 г. — 10,5% УК РФ.

По итогам 2023 г. их доля составляла, соответственно — 23,8% и 72,8%.

В результате только по двум указанным статьям (ст. 264 и 264.1 УК РФ), официальной статистикой было зарегистрировано суммарно 96,6% преступлений.

В свою очередь на остальные 11 статей, расположенных в гл. 27 УК РФ, приходится лишь 3,4% преступных деяний.

Таким образом, состояние и динамика преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.1 УК РФ определяют аналогичные показатели всех преступлений исследуемого вида.

Необходимо отметить, что с 30 июня по 1 июля 2022 г. под эгидой ООН проходило Совещание высокого уровня, посвященное проблемам обеспечения безопасности дорожного движения. В рамках этого мероприятия Генеральной Ассамблеей ООН (резолюция 76/294) 30 июня 2022 года была принята «Политическая декларация заседания высокого уровня по вопросу о повышении безопасности дорожного движения во всем мире», где признано следующее:

— обеспечение безопасности дорожного движения является неотложной приоритетной задачей;

— решение вопросов безопасности дорожного движения является прежде всего обязанностью правительств;

— на государственном и частном секторах, научных кругах, профессиональных организациях, неправительственных организациях, гражданах и средствах массовой информации, лежит общая обязанность работать над тем, чтобы в мире больше не было дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом и серьезными травмами;

— универсальной формулы не существует, поэтому при разработке мер предупреждения необходимо учитывать специфику положения каждой страны с ее потребностями, различными национальными реалиями, возможностями, политикой и приоритетами.

Государства — участники Совещания приняли обязательства по снижению смертности в результате ДТП на 50% к 2030 г.; установлению национальных целевых показателей по снижению числа случаев смерти и получения серьезных травм среди всех участников дорожного движения с уделением особого внимания потребностям в безопасности тех

участников дорожного движения, которые больше всего подвержены риску попасть в дорожно-транспортное происшествие; внедрению основанных на фактических и/или научных данных видов передовой практики для устранения основных факторов риска; укреплению международного сотрудничества в области безопасности дорожного движения путем обмена передовым опытом и информацией об эффективных механизмах осуществления и технических стандартах и т.п.

В качестве примера отметим, что в соответствии с Указом Президента РФ от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» в России снижение смертности в результате ДТП в полтора раза к 2030 г. и в два раза к 2036 г. по сравнению с показателем 2023 г. относится к числу целевых показателей и задач, выполнение которых характеризует достижение национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни».

Учитывая изложенное, меры предупреждения исследуемого вида преступлений должны быть, прежде всего, своевременными и комплексными. Их реализация требует усилий не только правоохранительных органов (особую роль играют органы внутренних дел и прокуратура РФ), но и подразделений транспортной безопасности, органов здравоохранения, образовательных организаций и др.

Литература

1. Зайкова, С. Н. Транспортная безопасность и безопасность дорожного движения в структуре национальной безопасности Российской Федерации / С. Н. Зайкова // Актуальные проблемы административного права и процесса. — 2021. — № 1. — С. 48—51.
2. Ларина, Л. Ю. Система уголовно-правовых норм, обеспечивающих транспортную безопасность / Л. Ю. Ларина // Вестник Костромского государственного университета. — 2019. — Том 25. — № 4. — С. 156—160.
3. Мехова, В. В. Ключевые вопросы организации безопасности дорожного движения в мире / В. В. Мехова // Развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях на современном этапе: опыт, проблемы, перспективы»: сборник материалов международной научно-практической конференции. Москва, 10 сентября 2020 г. — Москва : МЧС России, ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ), 2020.
4. Сидорова, М. В. Безопасность дорожного движения как элемент национальной безопасности России / М. В. Сидорова // Управление деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения: состояние, проблемы, пути совершенствования. — 2018. — № 1 (1). — С. 373—377.
5. Теоретические основы исследования и анализа латентной преступности : монография / под редакцией С. М. Иншакова. — Москва : ЮНИТИ-ДАНА: Закон и право, 2013.
6. Эриашвили, Н. Д. Безопасность дорожного движения в системе национальной безопасности Российской Федерации / Н. Д. Эриашвили // Актуальные проблемы административного права и процесса. — 2021. — № 1. — С. 11—13.
7. Jean-Paul Rodrigue. The Geography of Transport Systems (fifth edition). — New York : Routledge, 2020.

8. Yu Hasegawa, Charitha Dias, Miho Iryo-Asano, Hiroaki Nishiuchi. Modeling pedestrians' subjective danger perception toward personal mobility vehicles // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. — 2018. — Volume 56.
9. Zervina O. The Environment of Extremist Textual Content Threatening Transportation Systems // Proceedings of the International Conference TRANSBALTICA XI: Transportation Science and Technology. — Springer, 2019.

References

1. Zaykova, S. N. Transportnaya bezopasnost' i bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya v strukture natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Transport safety and road safety in the structure of national security of the Russian Federation]/ S. N. Zaykova // Aktual'nyye problemy administrativnogo prava i protsessa. — 2021. — № 1. — S. 48—51.
2. Larina, L. YU. Sistema ugolovno-pravovykh norm, obespechivayushchikh transportnuyu bezopasnost' [The system of criminal law norms ensuring transport safety]/ L. YU. Larina // Vestnik Kostromskogo gosudarstvennogo universiteta. — 2019. — Tom 25. — № 4. — S. 156—160.
3. Mekhova, V. V. Klyuchevyye voprosy organizatsii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v mire [Key issues of organizing road safety in the world]/ V. V. Mekhova // Razvitiye sistemy okazaniya pomoshchi postradavshim v dorozhno-transportnykh proisshestviyakh na sovremennom etape: opyt, problemy, perspektivy»: sbornik materialov mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. Moskva, 10 sentyabrya 2020 g. — Moskva : MCHS Rossii, FGBU VNII GOCHS (FTS), 2020.
4. Sidorova, M. V. Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya kak element natsional'noy bezopasnosti Rossii [Road safety as an element of Russia's national security]/ M. V. Sidorova // Upravleniye deyatel'nost'yu po obespecheniyu bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sostoyaniye, problemy, puti sovershenstvovaniya. — 2018. — № 1 (1). — S. 373—377.
5. Teoreticheskiye osnovy issledovaniya i analiza latentnoy prestupnosti [Theoretical foundations of the study and analysis of latent crime]: monografiya / pod redaktsiyey S. M. Inshakova. — Moskva : YUNITI-DANA: Zakon i pravo, 2013.
6. Eriashvili, N. D. Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya v sisteme natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Road safety in the national security system of the Russian Federation]/ N. D. Eriashvili // Aktual'nyye problemy administrativnogo prava i protsessa. — 2021. — № 1. — S. 11—13.
7. Jean-Paul Rodrigue. The Geography of Transport Systems (fifth edition). — New York : Routledge, 2020.
8. Yu Hasegawa, Charitha Dias, Miho Iryo-Asano, Hiroaki Nishiuchi. Modeling pedestrians' subjective danger perception toward personal mobility vehicles // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. — 2018. — Volume 56.
9. Zervina O. The Environment of Extremist Textual Content Threatening Transportation Systems // Proceedings of the International Conference TRANSBALTICA XI: Transportation Science and Technology. — Springer, 2019.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 658.7:004

Нестеров Евгений Александрович,
кандидат юридических наук,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Цветков Виктор Яковлевич,
доктор технических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Цифровая трансформация общества и цифровое право

Аннотация. Современные цифровые технологии и продукты являются основой совершенствования транспортной сферы и общества в целом. Цифровая трансформация превратилась из технологической возможности в необходимость для управления потребностями транспортной инфраструктуры. Цифровая трансформация внедряет новые процессы и механизмы, которые влияют на ключевые факторы транспорта и транспортного цифрового права. Цифровое право как феномен появилось в рамках цифровой экономики и цифровизации общества. В статье отражена эволюция текущих исследований в области цифровой трансформации общества и развития цифрового права. Показано сходство и различие между понятиями цифрование, цифровизация и цифровая трансформация. Показана связь цифровой трансформации с цифровой экономикой. На основе обобщения дано авторское определение цифровой трансформации. Обоснована необходимость развития цифрового права для интеллектуальных роботов.

Ключевые слова: цифрование; цифровизация; цифровая трансформация; цифровая экономика; цифровое право.

Evgeny Al. Nesterov,
Candidate of Law,
Russian University of Transport (MIIT)

Viktor Ya. Tsvetkov,
Doctor of technical Sciences, professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Digital transformation of society and digital law

Abstract. Modern digital technologies and products are the basis for improving the transport sector and society. From a technological possibility digital transformation has become a necessity to manage the needs of transport infrastructure. Digital transformation introduces new processes and mechanisms that affect key factors of transport and transport digital law. Digital law as a phenomenon has emerged within the framework of the digital economy and digitalization of society. The current paper has considered the evolution of current research in the field of digital transformation of society and the development of digital law. There have been demonstrated similarities and differences between the concepts of digitalizing, digitalization, and digital transformation. There has been shown a connection between digital transformation and digital economy. Based on the generalization, there has been given an author's definition of digital transformation. There has been substantiated the necessity to develop digital law for intelligent robots.

Keywords: digitalizing; digitalization; digital transformation; digital economy; digital law.

Введение

Цифровая трансформация общества может быть рассмотрена как результат информатизации и глобализации общества. Цифровая трансформация общества является главным направлением современного общественного развития, проявляется в преобразованиях и технологиях. Среди цифровых направлений наиболее значимыми являются цифровая экономика, цифровой бизнес, цифровое право, цифровая картография. Среди технологий можно выделить: цифровые риски [1], цифровые активы, цифровые подписи, цифровая связь, цифровое моделирование. Цифровые методы широко применяют в направлениях, которые не включают термин «цифровые»: геоинформатика, коммуникативистика, навигация, робототехника, управление промышленностью (индустрия 4.0), электронные услуги, образование, транспорт, технологии Интернета-вещей, кибер-физические системы. Такое многообразие применения цифровых методов и технологий можно обозначить термином цифровизация. Это повышает важность исследования данного феномена и его отдельных направлений. Регулятором многих цифровых феноменов является цифровое право, которое возникло вследствие необходимости правового регулирования новых цифровых технологий и ситуаций.

Материалы и методы

В качестве материалов использовались опубликованные исследования в области цифровой трансформации, цифровой экономики, цифровизации права, транспортного права. Для изучения состояния цифровой трансформации использовались методы монографического анализа,

системного анализа, сравнительного анализа, качественного анализа. Обобщение литературных источников позволило выявить особенности цифровой трансформации и цифровизации.

Основы цифровизации

Понятия цифровизация и цифровая трансформация общества имеют исторические корни. Возникновение термина «цифровой» было обусловлено появлением цифровых вычислительных машин, сокращенно ЦВМ (1940—1950-е гг.). Первоначально применяли две разновидности: аналоговые вычислительные машины и цифровые вычислительные машины. Соответственно применяли два вида обработки информации: аналоговую и цифровую.

Термин «цифровой» стали применять для систем, в которых использовалась дискретная информация. В теории связи доказали, что дискретные сигналы обладают более высокой устойчивостью к помехам по сравнению с аналоговыми сигналами, которые нельзя восстанавливать и корректировать после приема. Дискретизация сигналов привела к созданию цифровых методов обработки цифровой информации. Появилась и развивается цифровая фотография и обработка цифровых изображений. Появилось мобильное лазерное сканирование как пример трехмерной дискретизации.

Развивается цифровая телефонная связь и цифровое телевидение. В картографии и геоинформатике применяют цифровые карты и цифровые модели. Информация в цифровых системах содержится в дискретной форме. В поддержку развития цифровых систем появилось понятие «цифровое право», как регулятор общественных отношений в данной сфере развития общества.

В последующем появление термина связывают с четвертой информационной (цифровой) революцией (1980-е гг.). Это событие привело к возникновению «новой экономики». Новая экономика является основой цифровой экономики и представляет собой сетевую экономику, использующую сетевые системы и информационные технологии. Задачей является обеспечение эффективного применения информационной и интеллектуальной продукции, а также электронных услуг.

Качественное применение термина «цифровой» связано с возникновением цифровой экономики (1990-е гг.), обусловленной глобализацией общества. К этому времени развитие сети Интернет привело к появлению понятия «Интернета вещей». Цифровые технологии интегрировались и конвертировались. Интернет является пассивной коммуникационной технологией. Технология Интернета вещей является активной и позволяет воздействовать на материальные объекты и управлять ими.

Цифровая трансформация общества

Полезно отличать цифровую трансформацию (ЦТ) от других родственных терминов, которые часто используются взаимозаменяемо. К

ним относятся (а) дигитализация (цифрование) или оцифровка; (б) цифровизация; (в) цифровая трансформация. Оцифровка — это процесс перехода от аналоговой формы к цифровой. Цифровые преобразования в таких технологиях, как мобильные телефоны, процессоры данных, распределенные вычисления, базы данных, мобильное лазерное сканирование относятся к следующему уровню, который связан с термином цифровизация.

Цифровизацию можно понимать как стратегию использования цифровых технологий и цифровых данных для получения доходов, улучшения управления транспортом, развития бизнеса и замены бизнес-процессов. По мнению [1], цифровизация создает среду для цифрового бизнеса. Цифровую трансформацию можно определить как интеграцию цифровых технологий и создание цифровых платформ во все аспекты и операции организации [3].

Дадим некоторые трактовки и определения ЦТ и комментарии к ним.

1. Это организационная трансформация, которая объединяет цифровые технологии и бизнес-процессы в цифровой экономике [4],

2. Изменения в способах работы, ролях и бизнес-предложениях, вызванные внедрением цифровых технологий в организации или в операционной среде организации [5]

3. Последовательное объединение всех секторов экономики в сеть и адаптация субъектов к новым обстоятельствам цифровой экономики [6].

4. Структура ЦТ включает в себя создание сетей таких участников, как предприятия и клиенты, во всех сегментах цепочки создания добавленной стоимости, а также применение новых технологий. Таким образом, ЦТ требует навыков извлечения данных и обмен ими, а также анализ и преобразование этих данных в полезную информацию. Эту информацию следует использовать для расчета и оценки вариантов, чтобы можно было принимать решения и/или инициировать действия. Чтобы повысить эффективность и охват, ЦТ задействует компании, бизнес-модели, процессы, отношения, продукты и т.д. [7]

5. Это интеграционный процесс, целью которого является улучшение объекта путем внесения значительных изменений в его свойства посредством сочетания информационных, вычислительных, коммуникационных технологий и технологий связи [8].

6. Это непрерывный процесс стратегического обновления, в котором используются достижения в области цифровых технологий для создания возможностей, которые обновляют или заменяют бизнес-модель организации, подход к сотрудничеству и культуру [9], в том числе правовую культуру.

Следует подчеркнуть, что ЦТ и цифровизация разные сущности. Цифровизация есть часть ЦТ. Сфера цифрового права должна охватывать соответственно целое и его часть

Регулирование в сфере цифрового права

Развитие информационных и цифровых технологий все чаще создает прецеденты в области права. Например, в период развития Интернета вещей, который есть сложная совокупность, датчиков сетей и людей. Возникла новая связанная совокупность или система «человек-технология-техническое средство». В отличие от инструкций, предусматривающих все ситуации, при работе на станке, в данной среде возможны принципиально непредвиденные ситуации, в которых ответственность может распределяться по-разному [9].

Другой пример. На ранней стадии эксплуатации ЭВМ бывали случаи сбоев на жестком диске, приводящие к его выходу из строя. Представители приемки изделия требовали назвать ответственного за этот факт. При этом им не учитывались показатель «наработка на отказ» и надежность. Выход из строя диска в условиях ограниченных технических ресурсов — это закономерность, а не умышленные действия субъекта. Ответственность несет бухгалтерия, которая не выделяет средства на своевременную замену диска. Но у бухгалтерии нет нормативов и оснований выделять средства для замены оборудования на основе показателя «наработка на отказ». Тем более что часть дисков работает, а единицы выходят из строя.

В работе [10] делался вывод о том, что в сфере технологий взамен «устаревшего» взаимодействия «человек — человек» приходит новое взаимодействие «человек — физический объект» или «человек — технология — техническое средство». Это требует перераспределения права для таких систем.

Возможны взаимодействия системы «интеллектуальный объект — интеллектуальный объект», в рамках которой различные устройства будут включаться, выключаться, отслеживаться, контролироваться без вмешательства человека. Например, системы «Умный город» и «Умный дом». Взаимодействие таких систем должно регулироваться в цифровой среде. В тоже время не следует соглашаться с тем, что физические объекты, включенные в Интернет вещей, становятся «квази-субъектами» права [10].

Возможность подключения физических объектов к сети Интернет и их электронное взаимодействие в сети никоим образом не влияют на правовой постулат, допускающий возникновение правовых отношений только между субъектами права, но никак не объектами прав [10]. Отклонение от этого может привести к а попыткам возложения виртуальной ответственности на объекты права.

Например, можно попытаться взыскать компенсацию причиненного вреда с «умной» стиральной машины, которая при отправлении СМС-сообщений своему владельцу, не уследила за сливом воды, что привело к заливу соседской квартиры [10]. Разумеется, такая ситуация в реальности не возможна, но как прецедент ее можно рассмотреть. Более реальный

пример — сбой в начале июля 2024 г. в облачном сервисе Microsoft, который парализовал на 4 часа аэропорты США.

В то же время более здравой попыткой следует признать предложение Евросоюза признать интеллектуальных роботов (но не весь искусственный интеллект) самостоятельными субъектами права. В 2017 г. Европейский парламент [11] инициировал разработку нормативных актов, регулирующих использование и создание искусственного интеллекта (ИИ), а также наиболее «продвинутых» роботов, озвучив предложение о введении нового субъекта права — «электронной личности» — для обеспечения прав и обязанностей ИИ.

Это вполне логично с учетом того, что постепенно стирается грань между человекоподобным роботом (андроидом) и человеком. Уже сейчас в медицине применяют замену утраченных конечностей на роботизированные (интеллектуальные) конечности. Субъект права и объект права объединены. Объект права (робот, конечность) становится неразрывным от человека. В перспективе постепенно человеку смогут заменять любые части организма, и он будет наполовину робот наполовину человек, то есть субъект права. Противники этого решения делают две ошибки.

1. Они приравнивают всех роботов и не выделяют из них делиберативных.

2. Они упрощенно неправильно трактуют искусственный интеллект.

Пример из [9]: «ИИ — это информационно-вычислительная система (включающая в свой состав базы данных, решатель (специальную компьютерную программу, призванную разрешать поставленные задачи) и интеллектуальный интерфейс, представляющий собой совокупность средств, позволяющих ИИ общаться с человеком), а интеллектуальный робот — устройство, управляемое все тем же ИИ».

Эта ошибка допускается из-за незнания сущности ИИ, который как научное направление и интеллектуальная система (ИС) такие же разные понятия как информатика и информационная система. Автор [10] фактически дает трактовку ИС, а не ИИ. Современная ИС ядром и отличительной особенностью имеет дополнительно к перечисленному перечню базу знаний и систему правил для выработки решений и самоорганизации. Современная ИС может накапливать опыт решения задач и предпринимать действия независимо от участия или указания человека. Она может самосовершенствоваться независимо от человека. Например, компьютерная система в настоящее время обыгрывает любого чемпиона мира по шахматам.

Также неточное утверждение относительно ИС, «призванной разрешать поставленные задачи». Задачи, которые ставит человек, решает автоматизированная система. Для ИС ставят проблемы, которые она сама разбивает на задачи и самостоятельно их решает. Такие задачи человек не может решить, а некоторые он не в состоянии даже сформулировать. ИС

имеет не базу данных, а интеллект, превосходящий интеллект человека. ИС обладает поведением и способна себя вести как человек «по ситуации» а не «по указанию». С технической стороны это технический объект. Со стороны поведения и поступков это аналог человека. Поэтому для такого аналога необходимо разрабатывать специальные права, которым он должен следовать. Эти права в виде правил поведения должны быть зашиты в интеллектуального робота. Отсутствие исследования и разработки цифрового права для интеллектуальных роботов может привести к неконтролируемому поведению роботов и может нанести вред человеку.

Робот как техническая система должен подлежать техническому нормативному регулированию. Робот как интеллектуальная саморазвивающаяся система должен подчиняться цифровому праву, комплементарному праву человека. Эта двойственность ставит задачи по развитию цифрового права для ряда объектов ИИ.

Выводы

При разработке цифрового права возникает проблема многообразия видов нормативного регулирования. Для области искусственного интеллекта возникает проблема отношений «субъект права — объект права». Многообразие и неоднозначность трактовок информационных и цифровых понятий создают информационную неопределенность и нечеткость в понимании цифрового права и его формирования. Цифровая экономика есть основа цифровой трансформации. Цифровая трансформация включает цифровизацию как часть. Цифровое право для интеллектуальных роботов требует разработки и развития. Робот в отличие от человека запомнит большое количество статей и правил и будет им следовать в процессе действий. Оперативная память человека ограничена. Память робота может хранить на порядки большие объемы нормативной информации.

Литература

1. Нестеров, Е. А. Информационные коммуникационные риски цифрового развития / Е. А. Нестеров, В. Я. Цветков // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 2 (46). — С. 58—65.
2. Schwarzmueller T., Brosi P., Duman D., Welpe I. M. How Does the Digital Transformation Affect Organizations? Key Themes of Change in Work Design and Leadership // Management Revue. — 2018. — 29 (2). — P. 114—138.
3. McGrath, K. The role of institutions in ICT innovation: learning from interventions in a Nigerian e-government initiative / K. McGrath, A. Maiye. // Information Technology for Development. — 2010. — 6 (4). — P. 260—278.
4. D.-Y. Liu, S.-W. Chen, T.-C. Chou. Resource fit in digital transformation: Lessons learned from the CBC Bank global e-banking project // Management Decision. — 2011. — 49 (10). — P. 1728 51742.
5. P. Parviainen, M. Tihinen, J. Kääriäinen, S. Teppola. Tackling the digitalization challenge: How to benefit from digitalization in practice // International Journal of Information Systems and Project Management. — 2017. — 5(1). — P. 63—77.

6. S. Bondar, J. C. Hsu, A. Pfouga, J. Stjepandić Agile digital transformation of System-of-Systems architecture models using Zachman framework // Journal of Industrial Information Integration. — 2017. — 7. — P. 33—43.
7. D. Schallmo, C. A. Williams, J. Lohse Digital strategy — integrated approach and generic options // International Journal of Innovation Management. — 2019. — 23 (8). — Article 1940005.
8. Vial, G. Understanding digital transformation: A review and a research agenda / G. Vial // Journal of Strategic Information Systems. — 2019. — 28 (2) (2019). — P. 118—144.
9. Warner K. S. R., Wäger M. Building dynamic capabilities for digital transformation: An ongoing process of strategic renewal //Long range planning. — 2019. — Т. 52. — № 3. — С. 326—349.
10. Рожкова, М. А. Нормативное регулирование (правовое, техническое, этическое) — что это такое и каким образом его разграничивать? / М. А. Рожкова // Закон.ру. — 2020. — 21 апр. // URL: https://zakon.ru/blog/2020/4/21/normativnoe_regulirovanie_pravovoe_tehnicheskoe
11. Give robots 'personhood' status, EU committee argues // URL: https://www.theguardian.com/technology/2017/jan/12/give-robots-personhood-status-eu-committee-argues.

References

1. Nesterov, Ye. A. Informatsionnyye kommunikatsionnyye riski tsifrovogo razvitiya [Information communication risks of digital development]/ Ye. A. Nesterov, V. YA. Tsvetkov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 2 (46). — S. 58—65.
2. Schwarzmueller T., Brosi P., Duman D., Welpe I. M. How Does the Digital Transformation Affect Organizations? Key Themes of Change in Work Design and Leadership // Management Revue. — 2018. — 29 (2). — P. 114—138.
3. McGrath, K. The role of institutions in ICT innovation: learning from interventions in a Nigerian e-government initiative / K. McGrath, A. Maiye. // Information Technology for Development. — 2010. — 6 (4). — P. 260—278.
4. D.-Y. Liu, S.-W. Chen, T.-C. Chou. Resource fit in digital transformation: Lessons learned from the CBC Bank global e-banking project // Management Decision. — 2011. — 49 (10). — P. 1728 51742.
5. P. Parviainen, M. Tihinen, J. Kääriäinen, S. Teppola. Tackling the digitalization challenge: How to benefit from digitalization in practice // International Journal of Information Systems and Project Management. — 2017. — 5(1). — P. 63—77.
6. S. Bondar, J. C. Hsu, A. Pfouga, J. Stjepandić Agile digital transformation of System-of-Systems architecture models using Zachman framework // Journal of Industrial Information Integration. — 2017. — 7. — P. 33—43.
7. D. Schallmo, C. A. Williams, J. Lohse Digital strategy — integrated approach and generic options // International Journal of Innovation Management. — 2019. — 23 (8). — Article 1940005.
8. Vial, G. Understanding digital transformation: A review and a research agenda / G. Vial // Journal of Strategic Information Systems. — 2019. — 28 (2) (2019). — P. 118—144.
9. Warner K. S. R., Wäger M. Building dynamic capabilities for digital transformation: An ongoing process of strategic renewal //Long range planning. — 2019. — Т. 52. — № 3. — С. 326—349.
10. Rozhkova, M. A. Normativnoye regulirovaniye (pravovoye, tekhnicheskoye, eticheskoye) — chto eto takoye i kakim obrazom yego razgranichivat'? [Normative regulation (legal, technical, ethical) - what is it and how to distinguish it?]/ M. A.

Rozhkova // Zakon.ru. — 2020. — 21 apr.// URL: https://zakon.ru/blog/2020/4/21/normativnoe_regulirovanie_pravovoe_tehnicheskoe

11. Give robots 'personhood' status, EU committee argues // URL: https://www.theguardian.com/technology/2017/jan/12/give-robots-personhood-status-eu-committee-argues.

МОРСКОЕ ПРАВО

УДК 338.47

Серов Александр Дмитриевич,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Северный морской путь в контексте Арктической политики России

Аннотация. Арктический регион обладает неоспоримо ценным ресурсным потенциалом. Его последовательное, разумное освоение позволяет обеспечивать национальную безопасность Российской Федерации, удовлетворять ее национальные интересы. Национальной транспортной коммуникацией в контексте арктической политики выступает Северный морской путь. В статье обосновывается, что инфраструктура Северного морского пути и его предназначение были определены еще исторически. Исходя из международно-правового подхода к формированию обычных норм, а также руководствуясь острой необходимостью полноценного регулирования правового статуса и режима использования Северного морского пути, Российская Федерация в текущее время предпринимает активные действия для принятия необходимых правовых норм для регламентации отношений в данной области отношений. Учитывая стратегическую важность Северного морского пути в приарктических территориях, иностранные государства все чаще обращаются к вопросу интернационализации данной акватории, прежде всего, для целей обеспечения беспрепятственного судоходства. Автор статьи приходит к выводу, что подобный подход не только негативно отразиться на состоянии морских территорий, но и может отрицательно повлиять на обеспечение национальной безопасности Российского государства. В статье также находит подтверждение мысль о необходимости разработки и принятия в ближайшей перспективе Арктического кодекса Российской Федерации, который станет тем единственным юридическим документом, где также будут предопределены порядок и условия использования Северного морского пути. Подчеркивается необходимость последовательной разработки федеральных стандартов, которые будут определять качество жизни людей на арктических территориях, что весьма важно в контексте защиты коренных народов. В заключительной части отмечается, что исследования и разработки в области регулирования Северного морского пути имеют чрезвычайно масштабную разнонаправленность, в связи с этим

необходимо продолжать изучение и выявление проблем в данной области отношений, что несомненно положительным образом повлияет на охрану и обеспечение национальной безопасности государства.

Ключевые слова: Арктический регион; Арктическая политика; Северный морской путь; национальные интересы; национальная безопасность; транспортная коммуникация; акватория; морские территории.

Aleksandr D. Serov,
Russian University of Transport (MIIT)

The Northern Sea Route in the Context of Russia's Arctic Policy

Abstract. The Arctic region has an undeniably valuable resource potential. Its consistent, reasonable development allows ensuring the national security of the Russian Federation and satisfying its national interests. The Northern Sea Route acts as a national transport communication in the context of Arctic policy. The current paper has substantiated that the infrastructure of the Northern Sea Route and its purpose are determined historically. Based on the international legal approach to the formation of customary norms, as well as the urgent need for full regulation of the legal status and mode of use of the Northern Sea Route, the Russian Federation is currently taking active steps to adopt the necessary legal norms to regulate relations in this area of relations. Due to the strategic importance of the Northern Sea Route in the Arctic territories, foreign countries are increasingly turning to the issue of internationalization of this water area, primarily to ensure unimpeded navigation. There has been concluded that such an approach will not only negatively affect the state of the sea territories but may also negatively affect the national security of the Russian state. There has been also confirmed the idea of the necessity to develop and adopt the Arctic Code of the Russian Federation, which will become the only legal document that will also predetermine the procedure and conditions for using the Northern Sea Route. There has been emphasized the need for consistent development of federal standards that will determine the quality of life of people in the Arctic territories, which is very important in the context of protecting indigenous peoples. Finally, there has been concluded that research and development in regulation of the Northern Sea Route have an extremely large-scale diversity, that is why it is necessary to continue studying and identifying problems in this area of relations, which will undoubtedly have a positive impact on the protection and provision of national security of the state.

Keywords: Arctic region; Arctic policy; the Northern Sea Route; national interests; national security; transport communications; water area; sea territories.

В настоящее время Российская Федерация заинтересована в активном и в то же время разумном освоении и использовании территорий Арктического региона. Согласно официальным данным, владения России в Арктике превышают отметку в 3 млн кв. км, что составляет примерно пятую часть от всей территории России. В настоящее время Арктика позволяет добывать множество полезных ископаемых, пополнять запасы природных ресурсов и это при том, что почти треть площади Арктики на законных основаниях принадлежит именно российскому сектору [URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/arc_zona.html (дата обращения: 5 августа 2024 г.)]. Учитывая важность и практическую значимость разумного потребления природных ископаемых, а также не оспаривая стратегическую необходимость охраны Арктического региона, в Российской Федерации, начиная с 2010 г., регулярно проводится Международный арктический форум [URL: https://forumarctica.ru/ (дата обращения: 5 августа 2024 г.)]. С научно-практической точки зрения, данный форум является крупнейшей площадкой, где зарубежные партнеры России могут обсуждать актуальные проблемы и перспективные направления развития Арктики. Неоднократно на форуме повышенное внимание уделялось вопросам освоения Северного морского пути (далее — СМП, Севморпуть).

Еще в 2019 г., до начала усиленного санкционного давления на Россию со стороны стран Запада, прослеживались неоднозначные тенденции конвенционального обустройства СМП. В подавляющем большинстве именно западные государства были заинтересованы в установлении свободного судоходства по Севморпути. При этом было очевидно, что допуск в акваторию северных морей сил недружественных государств, особенно военного характера, с большой долей вероятности создал бы существенные проблемы для Российской Федерации, которая заинтересована не только в последовательном освоении Арктического региона, но и преследует цель эффективного обеспечения безопасности государства. Вопросы рационального и юридически обоснованного использования Севморпути обладают особой научной и прикладной значимостью в XXI в. Кроме того, обустройство СМП представляет национальный интерес для России, которая нуждается в качественном и полноценном юридическом обеспечении СМП, что позволит максимально рационально, качественно и эффективно пользоваться его возможностями.

Учитывая сказанное, целесообразно подробнее остановиться на специфике регламентации СМП в направлении освоения Арктического региона, в целях освещения и упорядочивания которой в рамках настоящего научного исследования выделено три содержательных блока.

1. *Отдельные аспекты правового регулирования Северного морского пути*

СМП в настоящее время — это единственная транспортная магистраль, благодаря которой географическое положение Российской Федерации выглядит максимально выгодным на фоне других государств. С экономико-правовой точки зрения СМП — значимая судоходная магистраль суммарной протяженностью более 5,6 тыс. км. Фундаментальная цель обустройства и разумного использования Севморпути состоит в том, чтобы наладить регулярное транспортное сообщение, без которого сложно вести речь о целостном освоении Арктического региона. Кроме того, СМП может рассматриваться как удобный географический маршрут, соединяющий регионы Дальнего Востока и европейскую часть РФ.

Руководствуясь положениями ст. 14 Федерального закона от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне РФ» (далее — Федеральный закон № 155-ФЗ), отметим, что СМП объединяет акваторию вдоль побережья страны, исключительную экономическую зону, внутренние морские и территориальные воды. Также в упомянутой статье законодатель определяет Севморпуть как исторически сложившуюся транспортную коммуникацию. В свете сказанного, подчеркнем, что в рамках российского правового поля Севморпуть не может рассматриваться как изолированная территория. Иными словами, определение СМП как национальной коммуникации не может расцениваться как императивный запрет на его использование иностранными судами. Подтверждение своим рассуждениям находим в трудах В. Г. Егорова и Н. В. Лопаткиной, по мнению которых «в России делается многое для того, чтобы обеспечить благоприятные условия его [СМП — *прим. авт.*] функционирования» [6, стр. 23]. Обоснованным нам представляется утверждение В. С. Чернеги, отмечающего, что упомянутый нами выше Федеральный закон № 155-ФЗ «впервые в советском и российском законодательстве определял правовой режим СМП» [12, стр. 38].

Опираясь на рассуждения отечественных исследователей, подчеркнем, что СМП изначально рассматривался не как акватория, а как целостная совокупность разнообразных трасс [6; 12]. В буквальном смысле, трасса — это линия на карте, благодаря которой можно наметить определенное направление движения. С правовой точки зрения, трассы СМП были окружены водными акваториями, которые нормами действующего законодательства не регулировались и территориально в понятие СМП не включались, что создавало определенный пробел. Кроме того, Федеральный закон № 155-ФЗ рассматривает Севморпуть как транспортную коммуникацию, которая имеет исторически сложившиеся корни в Арктическом регионе. В свете сказанного, следует напомнить, что изначально создание СМП принадлежит непосредственно Петру I [URL: https://nangs.org/news/economics/severnyj-morskoj-put-dose (дата обращения: 5 августа 2024 г.)]. Иными словами, исторический титул на

Севморпуть принадлежит России. По этому поводу С. А. Боголюбов поясняет: право владения той или иной территорией должно иметь под собой законное обоснование, в качестве которого может выступать исторический титул, основанный на юридических категориях, разработанных еще римскими юристами (например, *uti possidetis* («поскольку ты владел, постольку ты можешь владеть и сейчас») или *uti possidetis sic possidetis* («чем владеете, тем и владейте»)) [4, стр. 184].

Решающее значение при установлении законных правомочий государства относительно исторического титула на СМП имеют критерии молчаливого признания, давности владения, освоения и приобретения территорий. Так, А. Н. Савенков вполне обоснованно полагает, что длительное владение определенной территорией в будущем позволяет по факту давности приобрести суверенитет по отношению к ней [9, стр. 35]. По утверждению А. Г. Гранберга и В. И. Пересыпкина, мировой практике известен подобный подход к установлению историко-правового статуса вод [5, стр. 19]. Например, опираясь на критерий фактического владения, Норвегия включила в состав внутренних морских вод части открытого побережья, которые не имеют четкой береговой линии, однако, нуждаются в установлении и осуществлении надлежащего контроля за их состоянием.

В определенной мере обозначенный подход нашел свое прикладное подтверждение и при установлении правового статуса внутренних морских вод Канады в Арктике [URL: https://www.Htmir.me/br/?b=596619&p=1 (дата обращения: 5 августа 2024 г.)]. В целях разрешения неоднозначной ситуации в 1985 г. был принят административный документ, направленный на установление необходимого контроля в морских границах проливов. Во многом, установление полномасштабного контроля на данной морской территории позволяет Канаде бороться с загрязнениями, сохранять биоразнообразие, природные ресурсы, препятствуя незаконному плаванию иностранных судов.

Обращаясь к положениям подп. «д» п. 5 Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года, которые были утверждены Указом Президента РФ от 5 марта 2020 г. № 164, отметим, что Севморпуть упоминается как конкурентоспособная транспортная коммуникация мирового масштаба, что делает ее приоритетным национальным интересом Российского государства на территории Арктики. В упомянутом стратегическом документе не только уточняется юридический статус СМП, но и подчеркивается важность соблюдения принципа невмешательства государств в осуществление хозяйственной деятельности на территории России. Специфика судоходства в СМП определена в ст. 14 Федерального закона № 155-ФЗ.

П. П. Баттахов подчеркивает, что законодатель достаточно давно предпринимает активные попытки урегулировать вопросы

использования СМП [2, стр. 180]. Не оспаривая точку зрения П. П. Баттахова, напомним, что еще в июле 2012 г. был принят Федеральный закон № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты РФ в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути» (далее — Федеральный закон № 132-ФЗ). Упомянутый нормативный акт, прежде всего, устанавливал порядок судоходства по СМП путем внесения соответствующих законодательных изменений в ст. 5.1 Кодекса торгового мореплавания (далее — КТМ РФ).

В период 2012—2024 гг. данная статья неоднократно подвергалась законодательным изменениям и дополнениям. Критический анализ содержания Федерального закона № 132-ФЗ свидетельствует о том, что с точки зрения совершенствования законодательства в области регулирования СМП именно данный Закон был одним из первых нормативных актов, который определил границы акватории Севморпути, а также закрепил организационно-правовые нюансы судоходства по территории СМП.

Федеральным законом № 132-ФЗ были внесены определенные изменения и в ст. 14 Федерального закона № 155-ФЗ. Так, формулировка «по трассам» был заменен словосочетанием «в акватории». Думается, что подобное терминологическое уточнение было своевременным и вполне обоснованным. В ст. 5.1 КТМ приводится легальное определение акватории СМП, буквальное толкование которого свидетельствует, что акватория содержательно шире понятия «трасса». Аналогичные рассуждения приводятся в трудах И. О. Анисимова, К. С. Бюрно [1, стр. 3].

Интересен тот факт, что в научном сообществе Федеральный закон № 132-ФЗ зачастую именуют «Законом о Северном морском пути» [3, стр. 276]. На наш взгляд, такой подход обусловлен тем, что упомянутый Закон внес достаточно много изменений в действующее законодательство, регламентирующее освоение СМП, вследствие чего представителями российского научного сообщества данный нормативный акт был воспринят как передовой. На наш взгляд, несмотря на все положительные нововведения, которые были сделаны с принятием Федерального закона № 132-ФЗ, к настоящему времени не вполне целесообразно продолжать его именовать Законом о Северном морском пути по ряду обстоятельств.

Во-первых, Федеральный закон № 132-ФЗ не обладает статусом единого документа, который мог бы в достаточной степени определять условия прохождения судов по СМП. Фактически данный Закон изначально разрабатывался и принимался для внесения законодательных изменений.

Во-вторых, Федеральный закон № 132-ФЗ не способен в его нынешнем виде урегулировать условия судоходства по СМП и по причине того, что с его принятием были внесены лишь незначительные, точечные уточнения в законодательство.

Учитывая обозначенные аспекты, справедливо будет отметить, что Закон о Северном морском пути в настоящее время отсутствует. В связи с этим И. О. Анисимов отмечает, что вопрос о принятии единого нормативного документа в области регулирования отношений на территории СМП продолжает оставаться актуальным [1, стр. 5]. К настоящему времени назрела необходимость принятия единого правового акта, например, в виде Арктического кодекса РФ, где были бы отражены базовые термины и дефиниции, правовой статус и режим использования Севморпути, особенности международного сотрудничества с иностранными государствами относительно судоходства в акватории СМП. Также, по нашему мнению, Арктический кодекс РФ позволит структурировать и урегулировать деятельность крупных компаний и корпораций на приарктических территориях, в частности, повысить уровень их социальной и экологической ответственности. В рамках Арктического кодекса допустимо предусмотреть потенциально возможные штрафные санкции в случае нарушения российского законодательства об использовании СМП, игнорирования установленных правил сотрудничества.

Учитывая обозначенные аспекты, обратимся к ключевым аспектам национальной безопасности Российской Федерации, которая признает своим приоритетным национальным интересом развитие, освоение и разумное использование акватории СМП и в целом Арктики.

2. Обеспечение и поддержание национальной безопасности в контексте охраны и обустройства акватории Северного морского пути

Так, в 2017 г. соответствующим Указом Президента РФ № 208 была утверждена Стратегия экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года.

Предполагается, что последовательная и целенаправленная реализация Стратегии экономической безопасности позволит не только противодействовать существующим угрозам, но и предотвратить различные кризисные явления в финансовой, ресурсно-сырьевой, производственной, технологических сферах, в том числе в условиях реализации Арктической политики. Совокупная реализация запланированных мероприятий в рамках Стратегии экономической безопасности позволит не допустить снижения качества жизни населения в России в целом и на приарктических территориях в частности.

Отдельного внимания в рамках настоящего исследования заслуживает Доктрина информационной безопасности Российской Федерации, которая была утверждена Указом Президента от 5 декабря 2016 г. № 646. Развитие информационной составляющей в условиях обустройства СМП в национальном масштабе не может оставаться без внимания России и всего международного сообщества. В частности, передовые достижения в области цифровизации способны систематизировать существующие

мероприятия в области судоходства и транспортировки морским транспортом по СМП.

Для поддержания и обеспечения информационной безопасности могут использоваться во взаимосвязи самые разнообразные меры (разведывательные, правовые, кадровые, научно-технические, экономические, организационные), которые позволят своевременно спрогнозировать, обнаружить и предотвратить информационные угрозы, ликвидировать в достаточной степени негативные последствия от них. В этой связи отметим, что в декабре 2022 г. Правительством РФ была утверждена Концепция формирования и развития культуры информационной безопасности граждан Российской Федерации.

В данной Концепции подчеркивается, что в условиях стремительного развития цифровых технологий возрастают информационные риски, которые способны причинить вред правам граждан на свободу и доступ к информации. Также отметим, что для целей улучшения социально-экономического положения государства, а также укрепления основ продовольственной независимости Указом Президента от 21 января 2020 г. № 20 была утверждена Доктрина продовольственной безопасности Российской Федерации. Положения данной Доктрины чрезвычайно важны для обеспечения безопасности всего государства и непосредственно приарктических территорий в вопросах продовольствия. Предполагается, что путем последовательной реализации всех запланированных мероприятий удастся в полной мере обеспечить страну базовыми видами сельскохозяйственной продукции, сырьем и продовольствием.

П. Скоробогатый отмечает, что в Стратегии национальной безопасности нашли отражение новые виды угроз, которые ранее не попадали в поле зрения органов публичной власти и, соответственно, не учитывались в вопросах развития СМП [10]. В частности, из-за последних событий, обусловленных по усиленному санкционному давлению, в действующей Стратегии национальной безопасности подчеркивается существование потенциальных угроз, которые связаны с разработкой новых подходов к правовой охране Севморпути. Кроме того, в условиях стремительной цифровизации не следует игнорировать опасность совершения кибератак на важные центры принятия решений страны, а также отдельные организации. Сегодня в России как никогда ранее обострилась проблема обеспечения информационной безопасности. Также недопустимо оставлять без внимания угрозы экологического характера при освоении приарктических территорий.

Анализ обозначенных угроз национальной безопасности позволяет утверждать, что в Стратегии базовые пути взаимодействия в вопросах использования СМП с зарубежными государствами подверглись серьезному переосмыслению. Фактически многие направления зарубежного партнерства существенно сузились, что обусловлено желанием России активно обеспечивать безопасность государства с

учетом вызовов современности. Российская Федерация длительное время стремилась наладить и укрепить партнерские отношения с многими развитыми и развивающимися странами мира. Ранее повышенное внимание уделялось налаживанию связей со странами «Большой двадцатки», «Большой восьмерки», развитию и укреплению отношений со странами СНГ [8, стр. 40]. В Стратегии цели внешней политики Российской Федерации определяются назревшей необходимостью построения евразийского партнерства. С учетом сложившейся ситуации, а также в условиях беспрецедентного санкционного давления российская внешняя политика изменила ориентиры: в Стратегии подчеркивается важность укрепления взаимоотношений с ШОС, БРИКС, а также обозначены перспективные тенденции по созданию новых мировых объединений и площадок с дружественными государствами. Обозначенные тенденции свидетельствуют о том, что в современной Стратегии нашли отражение ключевые позиции нового мирового порядка, который указывает на обострившиеся противоречия и серьезные разногласия между Российской Федерацией и рядом зарубежных государств. Кроме того, в свете последних нестабильных политических событий иностранные страны все чаще интересуются условиями беспрепятственного прохода через акватории СМП. Нет сомнений, что оставлять СМП без надлежащего контроля нельзя, поскольку это может стать причиной нарушения не только национальных интересов страны, но и причинения непоправимого экологического вреда.

С учетом всех существующих угроз, в Стратегии впервые за длительное время были пересмотрены устоявшиеся подходы к пониманию национальной безопасности, национальных интересов (развитие СМП — национальный приоритет). Нельзя не заметить, что определенные изменения коснулись терминологической трактовки стратегических национальных приоритетов. Так, в новой Стратегии национальной безопасности приоритетное положение занимает сбережение российского народа. В свете сказанного следует упомянуть о коренных народах Арктики, качество жизни которых должно в достаточной степени обеспечиваться нормами действующего законодательства в контексте реализации Арктической политики и решения стратегических задач по обеспечению национальной безопасности. Подчеркнем, что в регионе Арктического сектора к настоящему времени проживает примерно 4 млн человек, при этом около 70% из них считают себя русскими [URL: https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/arc_zona.html (дата обращения: 5 августа 2024 г.)]. Жители Арктики создали особую цивилизацию, которая отличается самобытностью, оседлостью, разнообразием системы жизнеобеспечения и своеобразным жизненным укладом. При этом нельзя не учитывать, что коренное население Арктических территорий должно быть при любых обстоятельствах сохранено, в этой связи следовало бы

разработать специальные федеральные стандарты, направленные на повышение уровня и качества жизни таких народностей.

В стратегических документах прошлых лет безопасность в информационной сфере не признавалась в России отдельным, самостоятельным национальным приоритетом [7, стр. 132]. На наш взгляд, в XXI в. Российская Федерация уже не может оставаться в стороне от проблем, которые накопились в области обеспечения информационной безопасности. Прежде всего, в течение последних лет весьма динамично развиваются цифровые технологии, которые применяются практически повсеместно. Подобные темпы развития информационно-коммуникационных технологий приводят к росту угроз.

Обращение к информационным аспектам обеспечения национальной безопасности обусловлено еще и тем фактором, что акватория СМП и Арктический регион в целом нуждаются не только в охране, но и в восстановлении. В этой связи разумно обратиться к современным достижениям, а также разработать новую технологичную, научную, основанную на цифровых достижениях, политику по развитию базовой инфраструктуры арктических территорий и акватории СМП. Предполагается, что освоение Арктического региона должно быть эффективным в условиях гармонизации отношений между природой, человеком и государством.

Принимая во внимание все выделенные проблемы и сформулированные пути их решения в контексте реализации политики комплексного развития Арктики и использования СМП, обратимся к перспективным направлениям совершенствования сотрудничества государств в данном направлении.

3. Арктическая политика Российской Федерации. Современное состояние и перспективные пути развития сотрудничества государств по освоению Арктического региона

Фундаментальные основы международно-правового режима Арктики были заложены еще в 1945 г., в Уставе ООН. Соответственно, дальнейшее развитие регулирования в направлении освоения Арктического региона осуществлялось в строгом соответствии с принципами международного права. Что интересно, приарктические государства начали заключать различные договоры о сотрудничестве еще задолго до принятия Устава ООН. Например, весьма показательным является Договор о Шпицбергене 1920 года, согласно которого Норвегия как независимое государство распространяет свой суверенитет на территорию данного архипелага. При этом упомянутый Договор позволяет гражданам договаривающихся государств (в числе которых был и СССР с 7 мая 1935 г., его преемницей сейчас является Россия и еще 38 различных стран) осуществлять охоту в местностях Шпицбергена, заниматься рыбной ловлей. Иными словами, Норвегия в рамках заключенного Договора 1920 г. добровольно приняла на себя обязательства международного характера о свободном допуске

представителей тех государств, которые являются участниками данного соглашения.

В контексте определения международно-правового режима Арктики немаловажное значение имеют многосторонние международные договоры, направленные на мирное разрешение споров, исключение применения силы, запрет химического или биологического оружия в данном регионе. Так, правовой режим арктических морских пространств в настоящее время регламентируется с помощью Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (а именно ст. 234 «Покрытые льдом районы»).

Также следует подчеркнуть, что арктические государства достаточно активно участвуют в заключении разнообразных договоров регионального характера, которые касаются отдельных видов международной деятельности в Арктическом регионе (сохранения лосося, сохранения запасов анадромных видов рыб, осуществления рыболовства). В настоящее время российская арктическая политика строится на взаимовыгодном двустороннем международном диалоге, о котором подробно значится в Нуукской декларации об окружающей среде и развитии в Арктике 1993 г.

Специфика правового статуса Арктики определяется секторальным принципом разделения ее территорий. В широком смысле слова арктический сектор — это «пространство, основанием которого служит побережье этого государства, а боковой линией — меридианы от Северного полюса до восточной и западной границ этого государства» [11, стр. 37]. Впервые мировая общественность заговорила о секторальном принципе еще в 1904 году, благодаря действиям Департамента внутренних дел Канады, который обозначил на карте границы государства с помощью меридианов.

Приарктические страны используют принцип секторального разделения в целях исключения из действий общих международно-правовых установлений районы с климатическими и географическими особенностями, которые являются весьма значимыми для этих государств. И. В. Тепляшин отмечает, что к настоящему времени все государства Арктического региона признают секторальную концепцию основополагающей в вопросах международного сотрудничества при освоении арктических территорий. Исключение составляют только Канада и Россия [11, стр. 38]. Полагаем, что секторальный принцип является не вполне обоснованным, поскольку в его основе отсутствует какие-либо четкие нормы. Фактически секторальный принцип очень зависим от экономических и политических интересов самих приарктических государств.

В Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года отмечено, что национальные интересы России продолжительное время находились в тесной зависимости от жесткого международного режима вмешательства в Арктический регион. При этом

ошибочная приверженность секторальному принципу удовлетворения интересов государства в Арктике принесла негативные последствия. Учитывая геополитические вызовы времени, у Российской Федерации существует ряд национальных интересов в Арктике. Российское государство стремится к разумному использованию арктических ресурсов как стратегической базы, с помощью которой можно успешно решать социально-экономические задачи национального масштаба. Кроме того, Россия нацелена на то, чтобы охранять арктические территории. В современном мире Арктика — это особая зона сотрудничества, которая не приемлет бесконтрольной деятельности, беспрепятственного судоходства, ведения хозяйственной деятельности в ущерб уникальным экологическим системам. Выражая всю серьезность своих намерений, Россия выступает в качестве активного участника Арктического совета — масштабной организации международного масштаба, которая заинтересована в том, чтобы добиться разумного и мирного сотрудничества государств в сфере охраны природы.

Деятельность Арктического совета направлена не только на учет политики арктических государств, в числе которых Канада, Дания, Финляндия, Исландия, Норвегия, Россия, Швеция, США. Повышенное внимание всегда уделялось интересам коренных народов Арктики [URL: www.politforums.net (дата обращения: 5 августа 2024 г.)].

Россия — активный участник множества международных соглашений по вопросам освоения Арктики. В данном контексте необходимо упомянуть, инициативы и соглашения не только Арктического совета, но и других региональных организаций (Совет Баренцева, Северный форум, Конференция парламентариев Арктического региона), касающиеся научной и природоохранной деятельности, защиты арктической окружающей среды, осуществления судоходства [URL: http://government.ru/docs/33861/ (дата обращения: 5 августа 2024 г.)]. Крайне негативно на партнерские отношения в области освоения Арктики влияет беспрецедентная санкционная политика западных стран, направленная на Российскую Федерацию, а также сопровождающаяся открытыми угрозами ее национальной безопасности.

В июне 2024 г. состоялся очередной Петербургский международный экономический форум, где активно обсуждались вопросы дальнейшего сотрудничества в направлении освоения Арктики. В частности, особенно было отмечено, что Россия стремится развивать Арктический регион, в том числе с использованием возможностей заполярных государств. В данном контексте особую важность приобретает Севморпуть, который расценивается как ключевой приоритет в условиях развития Арктического региона (до 2030 г. уже разработана специальная программа по увеличению перевозок по данному маршруту). Кроме того, в целях поддержания экологии Арктики по инициативе компании «Норникель» запущен масштабный «Серный проект», благодаря которому выбросы

вредных веществ уже к 2025 г. будут снижены на 85% [URL: https://goarctic.ru/news/arktika-segodnya-arkticheskie-itogi-pmef-2022/ (дата обращения: 5 августа 2024 г.)].

В качестве промежуточных выводов отметим, что применительно к российской действительности Арктический регион должен быть более взаимосвязан с другими регионами с точки зрения логистики и экономических отношений. Арктические проекты необходимо развивать и реализовывать с помощью укрепления горизонтальных связей между приарктическими государствами, с привлечением экспертного сообщества, общественности, некоммерческих структур. В этой связи целесообразно разрабатывать и своевременно принимать двусторонние договоры на национальном уровне между субъектами Федерации, которые будут одновременно направлены и на укрепление партнерских отношений между регионами, и на последовательную реализацию Арктической политики в масштабах государства.

По итогам настоящего исследования, посвященного актуальным правовым проблемам регулирования правового статуса и режима пользования Северного морского пути в призме развития Арктического региона, позволим себе подвести следующие итоги.

1. На территории Арктики наиболее значимой транспортной коммуникацией, которая имеет историческую принадлежность России по давности владения данной территорией, является Северный морской путь. Анализ стратегических документов национального уровня позволяет утверждать, что к 2035 г. объемы морских перевозок по СМП существенно возрастет, что подтвердит эффективность данного пути не только в масштабах государства, но и на международном уровне. Учитывая рассуждения представителей отечественного научного сообщества, полагаем, что акватория СМП действительно является исторически сложившейся транспортной коммуникацией, что подтверждается многовековыми событиями ее использования и обустройства. На наш взгляд, именно историческая практика пользования акваторией СМП повлияла на формирование обычных норм международного права, основанных на традиционном подходе, которые в дальнейшем нашли отражение в российском действующем законодательстве.

2. Информационные и цифровые достижения могут быть полезны для развития СМП и поддержания национальной безопасности в стране в целом и в Арктическом регионе в частности. Например, достижения научно-технического прогресса могут быть рационально использованы для добычи природных ресурсов, полезных ископаемых. В этой связи потребуется разработать дополнительные стратегические документы, благодаря которым будет создана приемлемая, комфортная среда для проживания в приарктических территориях, в том числе повышающая привлекательность осуществления различных проектов в регионе.

3. В настоящее время назрела необходимость последовательной разработки и принятия конкретных нормативных актов федерального уровня, таких как, например, Арктического кодекса Российской Федерации (АК РФ). Думается, что данный кодекс позволит не только обеспечить необходимый подход в реализации Арктической политики страны, но и даст реальную возможность закрепить порядок, условия и правила использования акватории СМП. Представляется, что с помощью Кодекса можно будет урегулировать хозяйственно-экономическую деятельность, разворачивающуюся на приарктических территориях. В данном контексте взвешенное правовое регулирование позволит привлекать крупные корпорации, функционирующие в Арктическом регионе, к социальной ответственности, в связи с чем возрастет и качество, и уровень охраны природной среды Севера, и видового биоразнообразия в акваториях СМП, и разумной разведки и добычи природных ресурсов Арктики.

Целесообразно рассмотреть в ближайшей перспективе возможность принятия федеральных стандартов качества жизни людей на приарктических территориях. Так, принятие АК РФ невозможно осуществить без дополнительных нормативных актов, которые будут защищать интересы, права и свободы местного населения, а также иных лиц, которые трудятся на благо реализации Арктической политики России.

Литература

1. Анисимов, И. О. Правовой режим морского судоходства в Арктике. Текущее состояние и проблемы / И. О. Анисимов, К. С. Бюрно // Электронное сетевое издание «Международный правовой курьер». — 2021. — № 2. — С. 1—8.
2. Баттахов, П. П. Некоторые аспекты правового регулирования Северного морского пути / П. П. Баттахов // Право и государство: теория и практика. — 2023. — № 11 (227). — С. 279—282.
3. Бекяшев, Д. К. Тенденции развития правового режима Северного морского пути / Д. К. Бекяшев, К. А. Бекяшев // Вестник Санкт-Петербургского университета. Право. — 2021. — № 2. — С. 276—295.
4. Боголюбов, С. А. Право и спасение природы российской Арктики / С. А Боголюбов., И. О. Краснова // Актуальные проблемы российского права. — 2018. — № 6(91). — С. 178—190.
5. Гранберг, А. Г. История Северного морского пути // Проблемы Северного морского пути / А. Г. Гранберг, В. И. Пересыпкин ; ответственные редакторы А. Г. Гранберг, В. И. Пересыпкин. — Москва : Наука, 2006.
6. Егоров, В. Г. Российская политика в Арктике и Северный морской путь / В. Г. Егоров, Н. В. Лопаткина // Научно-аналитический журнал Обозреватель — Observer. — 2019. — № 6 (353). — С. 22—38.
7. Жудро, И. С. Арктика: устойчивое развитие региона и обеспечение национальной безопасности / И. С. Жудро, Т. В. Редникова // Государство и право. — 2022. — № 3. — С. 127—137.
8. Лебедев, М. П. Арктическая проблематика России / М. П. Лебедев, В. С. Томский, П. П. Баттахов // Россия: общество, политика, история. — 2022. — № 4. — С. 34—45.

9. Савенков, А. Н. Арктика: правовое обеспечение устойчивого развития и сотрудничества / А. Н. Савенков // Труды Института государства и права Российской академии наук. — 2018. — Том 13. — № 1. — С. 22—42.
10. Скоробогатый, П. Стратегия с опорой на свои силы / П. Скоробогатый // Эксперт. — 2021. — 12 июля.
11. Тепляшин, И. В. Арктика: институционально-правовое участие общественности / И. В. Тепляшин // Актуальные проблемы российского права. — 2020. — № 2. — С. 36—45.
12. Чернега, В. С. Проблемы обеспечения национальных интересов России в контексте развития международных морских коммуникаций в Арктике / В. С. Чернега // Вестник государственного и муниципального управления. — 2018. — № 2. — С. 38—44.

References

1. Anisimov, I. O. Pravovoy rezhim morskogo sudokhodstva v Arktike. Tekushcheye sostoyaniye i problemy [Legal regime of maritime shipping in the Arctic. Current state and problems]/ I. O. Anisimov, K. S. Byurno // Elektronnoye setevoye izdaniye «Mezhdunarodnyy pravovoy kur'yer». — 2021. — № 2. — S. 1—8.
2. Battakhov, P. P. Nekotoryye aspekty pravovogo regulirovaniya Severnogo morskogo puti [Some aspects of legal regulation of the Northern Sea Route]/ P. P. Battakhov // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2023. — № 11 (227). — S. 279—282.
3. Bekyashev, D. K. Tendentsii razvitiya pravovogo rezhima Severnogo morskogo puti [Trends in the development of the legal regime of the Northern Sea Route]/ D. K. Bekyashev, K. A. Bekyashev // Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Pravo. — 2021. — № 2. — S. 276—295.
4. Bogolyubov, S. A. Pravo i spaseniye prirody rossiyskoy Arktiki [Law and salvation of the nature of the Russian Arctic]/ S. A Bogolyubov., I. O. Krasnova // Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2018. — № 6(91). — S. 178—190.
5. Granberg, A. G. Istoriya Severnogo morskogo puti [History of the Northern Sea Route]// Problemy Severnogo morskogo puti / A. G. Granberg, V. I. Peresypkin ; otvetstvennyye redaktory A. G. Granberg, V. I. Peresypkin. — Moskva : Nauka, 2006.
6. Yegorov, V. G. Rossiyskaya politika v Arktike i Severnyy morskoy put' [Russian policy in the Arctic and the Northern Sea Route]/ V. G. Yegorov, N. V. Lopatkina // Nauchno-analiticheskiy zhurnal Obozrevatel' — Observer. — 2019. — № 6 (353). — S. 22—38.
7. Zhudro, I. S. Arktika: ustoychivoye razvitiye regiona i obespecheniye natsional'noy bezopasnosti [The Arctic: sustainable development of the region and ensuring national security]/ I. S. Zhudro, T. V. Rednikova // Gosudarstvo i pravo. — 2022. — № 3. — S. 127—137.
8. Lebedev, M. P. Arkticheskaya problematika Rossii [Arctic problems of Russia]/ M. P. Lebedev, V. S. Tomskiy, P. P. Battakhov // Rossiya: obshchestvo, politika, istoriya. — 2022. — № 4. — S. 34—45.
9. Savenkov, A. N. Arktika: pravovoye obespecheniye ustoychivogo razvitiya i sotrudnichestva [The Arctic: legal support for sustainable development and cooperation]/ A. N. Savenkov // Trudy Instituta gosudarstva i prava Rossiyskoy akademii nauk. — 2018. — Tom 13. — № 1. — S. 22—42.
10. Skorobogatyy, P. Strategiya s oporoy na svoi sily [Self-reliant strategy]/ P. Skorobogatyy // Ekspert. — 2021. — 12 iyulya.
11. Teplyashin, I. V. Arktika: institutsional'no-pravovoye uchastiye obshchestvennosti [The Arctic: institutional and legal participation of the public]/ I. V. Teplyashin // Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2020. — № 2. — S. 36—45.

12. Chernega, V. S. Problemy obespecheniya natsional'nykh interesov Rossii v kontekste razvitiya mezhdunarodnykh morskikh kommunikatsiy v Arktike [Problems of Ensuring Russia's National Interests in the Context of the Development of International Maritime Communications in the Arctic]/ V. S. Chernega // Vestnik gosudarstvennogo i munitsipal'nogo upravleniya. — 2018. — № 2. — S. 38—44.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 342.5

Асатрян Армен Араикович,
Институт права и национальной безопасности
Российской академии народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации
mr.armen.asatryan.1998@mail.ru

Целеполагание и прогнозирование на долгосрочную перспективу в сфере правового обеспечения национальной безопасности Российской Федерации

Аннотация. Долгосрочное стратегическое планирование является необходимым звеном в правовом обеспечении национальной безопасности нашей страны. Несмотря на то что не представляется возможным дать однозначный ответ на вопрос о том, как будут развиваться события в сфере национальной безопасности в будущем, долгосрочное прогнозирование на основе тенденций позволяет своевременно подготовить страну к преодолению тех или иных вызовов и угроз, выстроить соответствующую государственную политику. Такое прогнозирование способно принести положительные результаты при условии периодической актуализации соответствующих документов, что позволит своевременно оценить те или иные вызовы и угрозы с точки зрения их актуальности, а также вероятности их перехода из категории потенциальных в реальные. На основе прогнозов выстраиваются долгосрочные цели в сфере обеспечения национальной безопасности. Таким образом, долгосрочное планирование становится ключевым фактором обеспечения национальной безопасности.

Ключевые слова: национальная безопасность; стратегическое планирование; долгосрочное планирование; прогнозирование; долгосрочное целеполагание.

Armen Ar. Asatryan,
Institute of Law and National Security of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (RANEPA)

Goal setting and long-term forecasting in the sphere of national security enforcement of the Russian Federation

Abstract. Long-term strategic planning is a necessary link in national security enforcement of this country. Even though it is not possible to give an

unambiguous answer to the question of how events in the sphere of national security will develop in the future, long-term forecasting based on trends allows preparing the country in a timely manner to overcome certain challenges and threats, and to build an appropriate state policy. Such forecasting can bring positive results provided that the relevant documents are updated periodically, which will allow for a timely estimation of certain challenges and threats in terms of their relevance, as well as the likelihood of their transition from the potential to the real category. Based on the forecasts, there have been developed long-term goals in enforcing national security. Thus, long-term planning becomes a key factor in enforcing national security.

Key words: national security; strategic planning; long-term planning; forecasting; long-term goal setting.

По своей сути и содержанию правовое обеспечение национальной безопасности выходит далеко за пределы принятия нормативных актов. На практике это сложная многоуровневая система актов (нормативных и ненормативных), эффективность выстраивания которой напрямую отражается на возможности государства обеспечивать национальную безопасность. Особое место в данной системе отводится документам стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации.

Анализ содержания актуальных стратегий, доктрин, концепций позволяет нам прийти к однозначному выводу, что документы стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности не относятся к нормативным правовым актам, хотя и принимаются соответствующими указами главы государства. Однако это не отражается на их значимости для обеспечения национальной безопасности. Благодаря документам стратегического планирования не только осуществляется корректировка и планирование нормативной правовой деятельности, но и осуществляются целеполагание, прогнозирование, планирование и программирование национальной безопасности.

Целеполагание, на наш взгляд, составляет основу стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации. В конечном итоге, документы стратегического планирования принимаются не столько для перечисления основных вызовов и угроз, сколько для формирования государственной политики, направленной на преодоление рисков, угроз, угрозообразующих факторов, способных нанести ущерб интересам страны. Схожей позиции придерживается А. И. Амосов, утверждая, что «разработка стратегии технологического суверенитета начинается с постановки и обоснования “древа целей”» [1, стр. 694].

Целеполагание бывает краткосрочным, среднесрочным и долгосрочным [2, стр. 241—242]. Законодательством РФ, в частности, Федеральным законом от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегического планировании в Российской Федерации» (далее — Закон о стратегическом планировании), предусматривается ограничения по времени, на которые документы стратегического планирования, в частности в сфере обеспечения национальной безопасности, принимаются, выделяя: отчетный год, отчетный период, среднесрочный и долгосрочный периоды (п. 16—20 ст. 3). Несмотря на разницу, сущность целеполагания от этого не меняется, ведь речь идет об объединении действий в систему для достижения целей в рамках определенного промежутка времени.

В той или иной степени элементы краткосрочного и среднесрочного планирования используются при осуществлении государственного управления в большинстве стран мира. Однако долгосрочное планирование могут позволить себе только государства, обладающие:

а) грамотно сформированной правовой основой, служащей фундаментом всей системы стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности;

б) средствами и ресурсами для достижения поставленных в документах стратегического планирования целей и решения соответствующих задач в сфере экономики, политики (внешней и внутренней), военной и в других сферах.

Почему в первую очередь мы выделили правовые основы? На наш взгляд, именно благодаря праву и становится возможным обеспечение национальной безопасности. Система субъектов, участвующих в обеспечении национальной безопасности, порядок их работы и взаимодействия, а также основополагающие начала и принципы и многое другое закрепляются соответствующими юридическими актами, без которых обеспечение национальной безопасности в краткосрочно, среднесрочной перспективе носило бы хаотичный характер, а в долгосрочное перспективе было бы невозможным.

Без принятия соответствующих документов в рамках долгосрочного планирования вся система обеспечения национальной безопасности становится неполной. Прогнозирование и целеполагание в рамках долгосрочного планирования повышают эффективность государственной политики за счет выстроенных ориентиров, в результате чего возрастают возможности государства по преодолению внутренних и внешних угроз национальной безопасности. Фактически, благодаря долгосрочному прогнозированию и целеполаганию сводится к минимуму возможность перерастания угроз национальной безопасности, предусмотренных в актуальных редакциях документов стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности, из потенциальных в реальные.

На сегодняшний день правовой науке известны множество видов документов стратегического планирования, некоторые из которых мы

выделили выше. Основные из них: стратегии, доктрины, концепции, основы государственной политики. Указанные документы в сфере национальной безопасности принимаются преимущественно, на среднесрочный период (от трех до шести лет). Однако государство стремится к формированию системы планирования, охватывающий больший период времени, что представляется для нас закономерным, ведь одним из основных принципов государственного управления является принцип предсказуемости. Предсказуемость будущего становится возможным только в том случае, когда имеется четкое представление о последствиях принимаемых на текущем этапе решений в краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной перспективе.

Для этого Законом о стратегическом планировании (ст. 23) предусматривается принятие Стратегического прогноза Российской Федерации, содержащего общие вопросы обеспечения социально-экономического развития и национальной безопасности. Принятие такого документа в рамках прогнозирования представляется логически верным, ведь качественное целеполагание без прогнозирования невозможно. А стратегический прогноз принимается на 12 и более лет, что согласно п. 20 ст. 3 рассматривается именно как долгосрочное планирование. В связи с этим возникает вопрос: «Возможно ли в действительности долгосрочное прогнозирование и целеполагание в национальной безопасности?».

Долгосрочное прогнозирование национальной безопасности подразумевает анализ существующих, а также возможных (при наличии соответствующих предпосылок) тенденций и их влияния на национальную безопасность в перспективе. Вместе с тем далеко не всем вызовам и угрозам, перечисленным в соответствующих документах стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности, с которыми может столкнуться страна, предстоит пройти длительный процесс формирования. Некоторые вызовы и угрозы национальной безопасности не могут быть сразу выявлены ввиду отсутствия соответствующих предпосылок их возникновения. В связи с этим возникает резонный вопрос: «Зачем издавать документы стратегического планирования на долгосрочную перспективу, если в нем с высокой долей вероятности не будут рассмотрены все возможные вызовы и угрозы национальной безопасности?». Так, в частности, в вопросах социально-экономического развития «…нет возможности предвидеть будущие решения и действия операторов экономических отношений…» [3, стр. 126]. Ответ на этот вопрос прост. Любое прогнозирование (среднесрочное, долгосрочное) может указать на форму угрозы, но не на ее конкретный вид. Так, например, Указ Президента РФ от 12 мая 2009 г. № 537 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года», будучи одной из первых попыток стратегического планирования национальной безопасности на долгосрочный период, указывал на неприемлемость продвижения военной инфраструктуры

Североатлантического альянса к границам России. Разумеется, что данный Указ представляет собой лишь правовую сторону мер по обеспечению национальной безопасности, на основе которой реализуются практические мероприятия, что доказывает фундаментальную роль права в обеспечении национальной безопасности. Несомненно, политика альянса, направленная на создание по периметру Российской Федерации сети военных баз и развертывания на территории бывших советских республик военной инфраструктуры уже не первое десятилетие рассматривается как проявление враждебности. Однако в год принятия данной Стратегии невозможно было предусмотреть обострение данной угрозы на территории соседней Украины с последующим превращением ее во враждебную для Российской Федерации страну. Таким образом, в документе стратегического планирования рассматривалась форма угрозы (расширение присутствия альянса у границ), но не ее вид (конкретная страна).

Также считаем важным обратить внимание на Указ Президента РФ от 13 мая 2017 г. № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года», который также является документом стратегического планирования, принятый на долгосрочную перспективу. Так, в подп. 3 п. 12 указанного документа к числу вызовов и угроз национальной безопасности относится «использование дискриминационных мер в отношении ключевых секторов экономики Российской Федерации…». Действительно, в стране за последние годы было принято огромное количество нормативных актов и иных документов, направленных на преодоление последствий таких дискриминационных мер. Однако, анализируя содержание данного Указа в наши дни, приходим к выводу, что государство не предполагало возникновение тех вызовов и угроз, с которыми столкнулась и продолжает сталкиваться на протяжении последних нескольких лет. Исходя из этого, следует, что как и в вопросах экономики, в национальной безопасности представляется затруднительным прогнозирование всех возможных вариантов развития событий и их полное перечисление в соответствующих правовых актах. Однако это не означает, что долгосрочное прогнозирование вызовов и угроз национальной безопасности бесперспективно.

Достижение целей долгосрочного планирования становится возможным при достижении целей среднесрочного планирования, а достижение целей среднесрочного планирования становится возможным при достижении целей краткосрочного планирования. Краткосрочное планирование предполагает решение задач (достижение соответствующих показателей) за сравнительно короткий промежуток времени, и в связи с этим представляется логически правильным обеспечение национальной безопасности исходя из разрешения именно текущих проблем. Применение исключительно инструмента краткосрочного планирования

способно дать положительные результаты. Так, в частности, краткосрочное планирование (целеполагание) позволяет сконцентрироваться на преодолении внезапных угроз национальной безопасности без опасений, связанных с достижением долгосрочных целей. Однако вызовы и угрозы, с которыми сталкивается наша страна, разнообразны, и решение многих из них невозможно, опираясь исключительно на краткосрочное планирование. Ведь, как известно, цели долгосрочные достигаются за счет целей краткосрочных, однако краткосрочные цели не всегда способствуют достижению целей долгосрочных. К тому же, использование в практике государственного управления исключительно краткосрочного планирования может привести в будущем к непредвиденным результатам (последствиям).

Эффективное обеспечение национальной безопасности, преодоление существующих и потенциальных вызовов и угроз возможно только при качественном краткосрочном планировании, используемом для достижения целей среднесрочного и долгосрочного планирования. Необходимым условием долгосрочного планирования при этом является постоянная актуализация прогнозов и поставленных целей. В связи с этим мы согласны с мнением А. В. Семенова в том, что лучшим планом является не тот, который направлен на достижение поставленной цели, а тот, который своевременно корректируется (актуализируется) в соответствии с вызовами [4, стр. 91].

Таким образом, для поддержания актуальности документов стратегического планирования в сфере национальной безопасности, принимаемых на долгосрочную перспективу, необходимо их периодически обновлять. Стратегический прогноз согласно Закону о стратегическом планировании подлежит актуализации каждые шесть лет (п. 1 ст. 23). Иначе говоря, основанием для актуализации Стратегического прогноза в части вопросов обеспечения национальной безопасности является скорректированная стратегия национальной безопасности. Однако представляется любопытным, что законодатель предполагает обновление самой стратегии в порядке корректировки каждые шесть лет. На наш взгляд, причина такого решения кроется в сроке полномочий главы государства. По Конституции РФ мы знаем, что глава государства избирается сроком на шесть лет (ст. 81) и то, что глава государства определяет основные направления внутренней и внешней политики страны (ч. 3 ст. 80). Таким образом, Стратегический прогноз можно пересмотреть с учетом определенных главой государства изменений во внутренней и внешней политике Российской Федерации.

Возможно также, что, по мнению законодателя, устойчивые вызовы и угрозы, предусмотренные в соответствующих документах стратегического планирования, с которыми страна сталкивается в процессе своего развития, нуждаются в актуализации раз в шесть лет. На наш взгляд, учитывая динамично изменяющуюся внешнеполитическую

обстановку, связанную с угрозами и вызовами национальной безопасности, стратегия национальной безопасности нуждается в актуализации каждые три года.

Разумеется, актуализации подлежат не только сами указы главы государства, на основе которых принимаются соответствующие документы стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности, но и цели, которые государство ставит перед собой.

Для повышения эффективности реализации стратегии национальной безопасности представляется необходимым принятие отраслевых документов стратегического планирования на три года. В результате появляется возможность отслеживать ход реализации стратегии национальной безопасности, исходя из реализации отраслевых документов.

Отдельного внимания заслуживает ежегодное послание Президента РФ Федеральному Собранию РФ, которое, согласно Указу Президента РФ от 8 ноября 2021 г. № 633 «Об основах государственной политики в сфере стратегического планирования в Российской Федерации» (подп. «а» п. 21) также является документом стратегического планирования (в сфере целеполагания). Ежегодные послания Президента РФ Федеральному Собранию РФ появились задолго до того, как получили нормативное закрепление. Тем не менее после принятия Закона о стратегическом планировании послания получили нормативное закрепление в ст. 15 указанного Закона. Данный документ, принимаемый каждый год, содержит позицию и поручения главы государства по достаточно широкому кругу вопросов (не только по национальной безопасности) и играет заметную роль в формировании государственной политики в краткосрочное перспективе (как правило, один год). Схожей позиции придерживается Д. В. Ирошников в том, что «послание Президента РФ Федеральному Собранию, являясь программным политико-правовым документом, определяя основные направления внутренней и внешней политики России, бесспорно, играет важную роль в реализации государственной политики, в том числе в сфере национальной безопасности» [5, стр. 77].

По аналогии с Посланием, исключительно по вопросам национальной безопасности необходимо принятие ежегодного плана по реализации стратегии национальной безопасности на очередной год. Необходимость такого документа обусловливается тем, что реализация положений Стратегии зависит от качественного краткосрочного планирования.

Подводя итоги, считаем важным отметить, что без нормативного регулирования стратегическое планирование в целом носило бы хаотичный характер, а долгосрочное планирование в таких условиях и вовсе было бы невозможным.

Долгосрочное прогнозирование в сфере национальной безопасности не только возможно, но и необходимо с точки зрения снижения вероятности перерастания вызовов и угроз национальной безопасности из потенциальных в реальные, но и эффективно с точки зрения укрепления страны, формирования благоприятных условий для жизни и развития человека. Эффективность долгосрочного планирования возрастает при периодической актуализации соответствующих документов краткосрочного и среднесрочного стратегического планирования.

Документы стратегического планирования, принимаемые на долгосрочную перспективу, приобретают эффективность только в случае периодической актуализации. Именно в этом случае целеполагание и прогнозирование национальной безопасности на долгосрочную перспективу становится эффективным инструментом государственного управления, обеспечения национальной безопасности, а также преодоления вызовов и угроз, с которыми сталкивается страна сейчас и столкнется в будущем.

Литература

1. Амосов, А. И. О целеполагании и стратегии обеспечения технологического суверенитета // Институт экономики РАН. Журнал «Экономическая безопасность». — 2024. — Том 7. — № 3.
2. Лыкова, М. П. Виды и принципы стратегического планирования / М. П. Лыкова, М. В. Сыряпина // Актуальные проблемы общества, экономики и права в контексте глобальных вызовов. — 2023.
3. Самаруха, А. В. Ключевые факторы развития государства в аспекте методологии долгосрочного прогнозирования и стратегического планирования / А. В. Самаруха, В. И. Самаруха // Развитие малого предпринимательства в байкальском регионе. — 2023.
4. Семенов, А. В. Антиномии стратегического целеполагания / А. В. Семенов // Современные проблемы взаимодействия Российского государства и общества. — 2016.
5. Ирошников, Д. В. Безопасность как правовая категория : монография / Д. В. Ирошников. — Москва : Юридический институт РУТ (МИИТ), 2019.

References

1. Amosov, A. I. O tselepolaganii i strategii obespecheniya tekhnologicheskogo suvereniteta [On goal setting and strategy for ensuring technological sovereignty]// Institut ekonomiki RAN. Zhurnal «Ekonomicheskaya bezopasnost'». — 2024. — Tom 7. — № 3.
2. Lykova, M. P. Vidy i printsipy strategicheskogo planirovaniya [Types and principles of strategic planning]/ M. P. Lykova, M. V. Syryapina // Aktual'nyye problemy obshchestva, ekonomiki i prava v kontekste global'nykh vyzovov. — 2023.
3. Samarukha, A. V. Klyuchevyye faktory razvitiya gosudarstva v aspekte metodologii dolgosrochnogo prognozirovaniya i strategicheskogo planirovaniya [Key factors of state development in the aspect of the methodology of long-term forecasting and strategic planning]/ A. V. Samarukha, V. I. Samarukha // Razvitiye malogo predprinimatel'stva v baykal'skom regione. — 2023.

4. Semenov, A. V. Antinomii strategicheskogo tselepolaganiya [Antinomies of strategic goal setting]/ A. V. Semenov // Sovremennyye problemy vzaimodeystviya Rossiyskogo gosudarstva i obshchestva. — 2016.
5. Iroshnikov, D. V. Bezopasnost' kak pravovaya kategoriya [Security as a legal category]: monografiya / D. V. Iroshnikov. — Moskva : Yuridicheskiy institut RUT (MIIT), 2019.

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 347.9

Лаврухин Максим Витальевич,
Тамбовский государственный университет имени Г. Р. Державина

Применение теории секьюритизации в целях повышения уровня транспортной безопасности

Аннотация. В статье рассматривается использование концепции секьюритизации для укрепления защиты транспортных систем от угроз и рисков. Авторы исследуют, как процессы секьюритизации могут быть интегрированы в практику управления транспортной безопасностью, акцентируя внимание на выявлении и преодолении ключевых угроз, включая терроризм, кибератаки, техногенные аварии и природные катастрофы. В статье анализируются методы и подходы, которые позволяют более эффективно реагировать на потенциальные угрозы, повышая устойчивость транспортной инфраструктуры. Исследование подчеркивает важность сотрудничества между государственными органами, частным сектором и международными организациями для создания комплексной системы безопасности, способной адаптироваться к современным вызовам.

Ключевые слова: транспортная безопасность; теория секьюритизации; терроризм; национальная безопасность; международная безопасность

Maksim V. Lavrukhin,
Derzhavin Tambov State University

Application of securitization theory to improve transport security

Abstract. The current paper has considered the use of securitization concepts to strengthen the protection of transportation systems from threats and risks. There has been considered how securitization processes can be integrated into transportation security management practices, focusing on identifying and overcoming key threats, including terrorism, cyber-attacks, man-made accidents, and natural disasters. There have been analyzed the methods and approaches that allow for a more effective response to potential threats, increasing the resilience of transport infrastructure. The study has emphasized the importance of cooperation between government agencies, the

private sector and international organizations to develop a comprehensive security system that can adapt to modern challenges.

Keywords: transport security; securitization theory; terrorism; national security; international security.

Введение в концепцию секьюритизации

Теория секьюритизации, разработанная Копенгагенской школой, представляет собой критический подход в области исследований безопасности, предлагая уникальный взгляд на то, как проблемы создаются и управляются как угрозы безопасности. Копенгагенская школа, возглавляемая такими учеными, как Оле Вевер и Барри Бьюзан, в корне изменила понимание безопасности, переместив акцент с традиционных военных проблем на более широкую, социально обусловленную концепцию. Их теория секьюритизации утверждает, что безопасность — это не объективное состояние, а скорее результат специфических социальных процессов, в ходе которых определенные проблемы представляются как экзистенциальные угрозы, требующие чрезвычайных мер.

В основе теории секьюритизации лежит концепция «речевого акта», термин, заимствованный из лингвистической теории. Согласно Уэверу, когда политические акторы, такие как правительственные чиновники, военные лидеры или влиятельные фигуры, объявляют что-либо угрозой безопасности, они эффективно конструируют это как таковую посредством дискурса. Это заявление, или речевой акт, перемещает проблему из сферы обычной политики в сферу безопасности, где она может быть решена с помощью исключительных средств, которые могут обойти обычные демократические процессы. Сила речевого акта заключается в его способности убедить аудиторию в том, что определенная проблема представляет собой значительную опасность, тем самым узаконивая экстраординарные действия по борьбе с ней.

Копенгагенская школа утверждает, что секьюритизация — это не просто выявление угроз, а процесс, в ходе которого что-то становится проблемой безопасности. Этот процесс включает в себя три ключевых компонента: секьюритизирующий актор, объект-референт и аудитория. Актор секьюритизации — это тот, кто формулирует угрозу, объект-референт — это то, что воспринимается как находящееся под угрозой (например, государство, национальная идентичность или даже окружающая среда), а аудитория — это та группа, которую необходимо убедить принять секьюритизацию. Без согласия аудитории попытка секьюритизации проблемы может провалиться. Эта динамика подчеркивает, что секьюритизация — это не только объективные угрозы, но и интерсубъективный процесс создания нарратива угрозы, который находит отклик у определенной аудитории.

Один из важнейших вкладов теории секьюритизации заключается в том, что она бросает вызов традиционному, ориентированному на государство взгляду на безопасность. Копенгагенская школа утверждает, что безопасность может быть применена к широкому кругу вопросов, а не только к военным угрозам. Экономическая стабильность, деградация окружающей среды, здоровье населения и даже миграция — все это можно секьюритизировать, если рассматривать их как экзистенциальные угрозы. Такое расширение исследований безопасности открывает новые области для изучения и показывает, как концепцией безопасности можно манипулировать в угоду различным политическим целям. Например, причисление иммиграции к угрозам безопасности может привести к проведению ограничительной политики и усилению государственного контроля, оправдываемого предполагаемой необходимостью защитить нацию от «вторжения» чужаков. Такое применение теории секьюритизации показывает, как проблемы безопасности часто социально и политически конструируются, а не основываются на объективных оценках опасности.

Однако секьюритизация также влечет за собой серьезные последствия и потенциальные негативные последствия. Призыв к обеспечению безопасности часто приводит к приостановке нормальной политики и ограничению гражданских свобод, поскольку чрезвычайные меры считаются необходимыми для устранения угрозы. Это может создать состояние исключения, когда демократический контроль ослаблен, а власть субъекта, обеспечивающего безопасность, усилена. Более того, процесс секьюритизации может усугубить конфликты и напряженность, поскольку ставит вопросы в зависимость от выживания и экзистенциальной борьбы, что может затруднить компромисс и диалог. Критики теории секьюритизации отмечают, что этот подход может использоваться политическими элитами для манипулирования общественным восприятием и оправдания репрессивной политики под видом защиты безопасности.

Несмотря на эти опасения, теория секьюритизации Копенгагенской школы остается мощным аналитическим инструментом для понимания того, как безопасность конструируется и оспаривается в современной политике. Она переносит акцент с материальных угроз на дискурсивные практики, с помощью которых вопросы оформляются как проблемы безопасности. Изучая, кто обладает правом секьюритизации, что секьюритизируется и как на это реагирует аудитория, теория секьюритизации позволяет понять сложное взаимодействие между безопасностью, политикой и обществом. Она также подчеркивает важность тщательного изучения процессов, посредством которых определенные вопросы возводятся в ранг безопасности, поскольку эти решения имеют глубокие последствия для управления, демократии и международных отношений.

В заключение следует отметить, что теория секьюритизации Копенгагенской школы предлагает нюансированный и критический взгляд на концепцию безопасности. Сосредоточившись на социальном конструировании угроз безопасности, она бросает вызов традиционным представлениям о безопасности как о чисто объективном условии и открывает новые возможности для анализа того, как безопасность используется в качестве инструмента политической власти. Эта теория подчеркивает важность понимания процессов и последствий секьюритизации, в частности того, как она может изменить политическую повестку дня, повлиять на общественное восприятие и привести к значительным изменениям в политике и управлении. По мере того как безопасность продолжает превращаться в центральный вопрос глобальной политики, понимание теории секьюритизации будет оставаться важным как для ученых, так и для политиков и практиков.

Историческое развитие и ключевые идеи секьюритизации

Историческое развитие и ключевые идеи теории секьюритизации, сформулированные Копенгагенской школой, представляют собой серьезный сдвиг в понимании и анализе безопасности в международных отношениях. Возникшая в конце 1980-х — начале 1990-х гг., Копенгагенская школа была основана такими учеными, как Оле Вевер, Барри Бузан и Яап де Вильде, которые стремились расширить сферу исследований безопасности за пределы традиционного фокуса на военных угрозах и государственно-центричных проблемах. Их работы позволили по-новому взглянуть на безопасность, подчеркнув, что безопасность — это не объективное состояние, а процесс, формируемый языком, дискурсом и взаимодействием между различными акторами.

Копенгагенская школа развивалась в ответ на ограничения традиционных исследований безопасности, в которых долгое время доминировали реалистические теории. Реализм с его акцентом на государстве как главном акторе и военной силе как центральном элементе безопасности все чаще рассматривался как неадекватный для решения сложных проблем эпохи после холодной войны. Окончание холодной войны выдвинуло на передний план новые проблемы, такие как экологические угрозы, экономическая нестабильность и глобальный терроризм, которые не укладывались в традиционные рамки безопасности. Копенгагенская школа стремилась устранить эти пробелы, предложив более широкую и всеохватывающую концепцию безопасности, которая могла бы охватить эти разнообразные вызовы.

Ключевым нововведением Копенгагенской школы стал акцент на социальном конструировании безопасности. Опираясь на конструктивистские подходы в международных отношениях, Копенгагенская школа утверждала, что безопасность не является неотъемлемой характеристикой определенных вопросов, а, напротив, является результатом процесса, в ходе которого вопросы оформляются как

угрозы безопасности. Этот процесс, известный как секьюритизация, включает в себя «речевой акт», в котором политический актор — например, правительственный чиновник, политик или влиятельный общественный деятель — объявляет что-то угрозой безопасности. По словам Оле Вевера, который ввел эту концепцию, этот акт произнесения речи об угрозе безопасности не просто выявляет угрозу, а создает ее, переводя проблему в сферу безопасности, где она рассматривается как экзистенциальная опасность, требующая срочных и чрезвычайных мер.

Теория секьюритизации, представляет собой новую структуру для понимания того, как проблемы становятся предметом озабоченности в сфере безопасности. Копенгагенская школа также расширила концепцию безопасности, включив в нее множество секторов, помимо военного. Бузан, Вевер и де Вильде выделили пять ключевых секторов, в которых может происходить секьюритизация: военный, политический, экономический, социальный и экологический. Каждый из этих секторов представляет собой отдельную область, в которой проблемы могут быть оформлены как угрозы безопасности. Например, в общественном секторе такие проблемы, как миграция, могут быть секьюритизированы путем их рассмотрения в качестве угрозы национальной идентичности или социальной сплоченности. В экологическом секторе изменение климата можно секьюритизировать, представив его как экзистенциальную угрозу выживанию человечества. Расширяя рамки того, что может быть секьюритизировано, Копенгагенская школа открыла новые области исследования и показала, как конструируются и управляются различные типы угроз.

Одним из наиболее важных вкладов теории секьюритизации является исследование последствий секьюритизации проблемы. Когда проблема секьюритизируется, она переходит из сферы нормальной политики в сферу безопасности, где ее можно решать с помощью чрезвычайных мер. Это часто предполагает приостановку обычных демократических процессов, предоставление чрезвычайных полномочий и ограничение общественных дебатов, что оправдывается предполагаемой необходимостью реагировать на экзистенциальную угрозу. Хотя в некоторых случаях, например перед лицом реальной военной угрозы, секьюритизация может быть необходима, она также несет в себе риски. Этот процесс может быть использован для оправдания репрессивных мер, подрыва гражданских свобод и централизации власти в руках тех, кто контролирует повестку дня в области безопасности.

Критики теории секьюритизации указывают на эти потенциальные опасности, утверждая, что политические элиты могут манипулировать этим процессом для достижения своих собственных целей. Например, секьюритизируя миграцию, правительство может оправдать ограничительную иммиграционную политику или усиление наблюдения, представив эти меры как необходимые для защиты национальной

безопасности. Аналогичным образом секьюритизация общественного здравоохранения во время пандемии может привести к приостановке гражданских прав во имя защиты общественной безопасности. Эти критические замечания подчеркивают важность тщательного анализа процессов секьюритизации и необходимость сдержек и противовесов для предотвращения злоупотребления риторикой безопасности.

Несмотря на эти опасения, теория секьюритизации Копенгагенской школы стала основополагающей концепцией в исследованиях безопасности, предлагая мощную линзу для анализа того, как проблемы оформляются как угрозы безопасности и как это оформление формирует политические ответы. Сместив акцент с объективных угроз на процессы, с помощью которых эти угрозы конструируются, Копенгагенская школа предложила новый способ понимания безопасности, который в большей степени учитывает сложности современного мира. Поскольку глобальные вызовы продолжают развиваться, теория секьюритизации будет оставаться важным инструментом для анализа того, как безопасность определяется, оспаривается и реализуется в международных отношениях.

В заключение следует отметить, что историческое развитие теории секьюритизации Копенгагенской школой представляет собой значительную эволюцию в области исследований безопасности. Расширив понятие безопасности и сделав акцент на ее социальном конструировании, Копенгагенская школа создала структуру, которая лучше подходит для решения разнообразных и взаимосвязанных проблем современного мира. Ключевые идеи теории секьюритизации — такие как роль речевого акта, важность аудитории и расширение секторов безопасности — оказали глубокое влияние на то, как ученые и практики понимают и рассматривают вопросы безопасности. По мере того, как мир продолжает сталкиваться с новыми и сложными угрозами, идеи, предлагаемые теорией секьюритизации, будут оставаться жизненно важными для понимания и навигации по постоянно меняющемуся ландшафту глобальной безопасности

Роль государства и политических акторов в процессе секьюритизации

Роль государства и политических акторов в процессе секьюритизации имеет центральное значение для понимания того, как проблемы оформляются как угрозы безопасности и как этими угрозами управляют в рамках теории секьюритизации. В теории секьюритизации, подчеркивается, что государство, наряду с другими политическими акторами, играет решающую роль в создании нарративов безопасности и мобилизации ресурсов для устранения воспринимаемых угроз. Этот процесс не сводится к выявлению объективных опасностей, а включает в себя стратегическое использование языка и власти для формирования общественного восприятия, влияния на политику и легитимации чрезвычайных мер. Участие государства в секьюритизации тесно связано с

его интересами, властью и более широким политическим контекстом, в котором оно действует.

Государство, как основной субъект международных отношений, часто занимает привилегированное положение в процессе секьюритизации. Его полномочия по определению и устранению угроз безопасности основаны на его обязанности обеспечивать безопасность и благополучие своих граждан. Эта ответственность дает государству значительные полномочия объявлять определенные проблемы угрозами безопасности, тем самым перемещая их в сферу безопасности, где с ними можно бороться с помощью исключительных мер. Роль государства как секьюритизирующего субъекта особенно очевидна в таких областях, как национальная оборона, контртерроризм и безопасность границ, где ссылка на безопасность часто оправдывает применение силы, ограничение гражданских свобод и распределение значительных ресурсов.

Политические субъекты в государстве, в том числе правительственные чиновники, политики, органы государственной безопасности и обороны, являются ключевыми игроками в процессе секьюритизации. Эти субъекты часто участвуют в действиях по секьюритизации, формулируя конкретные вопросы как экзистенциальные угрозы для государства или общества. Например, правительство может изобразить иммиграцию как угрозу национальной идентичности или социальной сплоченности, тем самым оправдывая более строгий иммиграционный контроль и меры наблюдения. Точно так же политические лидеры могут рассматривать экономическую нестабильность как проблему безопасности, утверждая, что экономические спады могут привести к социальным волнениям или подорвать национальный суверенитет. В этих случаях процесс секьюритизации служит не только для устранения предполагаемой угрозы, но и для консолидации политической власти, мобилизации общественной поддержки и молчания оппозиции.

Эффективность процесса секьюритизации в значительной степени зависит от способности политических субъектов убедить аудиторию — общественность, другие политические образования и международных субъектов — в том, что тот или иной конкретный вопрос представляет угрозу безопасности. Это требует умелого использования риторики, символического языка и средств массовой информации для создания убедительного повествования, которое соответствует страхам, ценностям и чувству идентичности аудитории. Политические деятели часто используют исторические события, культурные символы и эмоциональные призывы, чтобы сформулировать проблемы таким образом, чтобы повысить их предполагаемую срочность и опасность. Например, после террористической атаки правительство может ссылаться на память о прошлых атаках, чтобы оправдать усиленные меры

безопасности и чрезвычайные полномочия, утверждая, что бездействие может привести к дальнейшему насилию.

Роль государства в процессе секьюритизации также зависит от более широкого политического и социального контекста. В демократических обществах секьюритизация вопроса требует убеждения не только общественности, но и других ветвей власти, таких как законодательные и судебные органы, а также организации гражданского общества. Это может привести к дебатам и спорам по поводу законности усилий по секьюритизации, при этом некоторые участники противятся тому, что они воспринимают как чрезмерный охват государственной власти или неоправданное расширение повестки дня в области безопасности. Однако в авторитарных или менее демократических режимах у государства может быть больше свободы для секьюритизации вопросов в одностороннем порядке с меньшей подотчетностью или оппозицией. В таких условиях секьюритизация может стать инструментом подавления инакомыслия, контроля над населением и сохранения власти режима.

Более того, роль государства в процессе секьюритизации не ограничивается внутренними вопросами, она распространяется и на международную арену. Государства часто занимаются секьюритизацией на глобальном уровне, где они стремятся сформулировать определенные международные проблемы, такие как изменение климата, миграция или кибербезопасность, как глобальные угрозы безопасности, требующие коллективных действий. При этом государства могут сотрудничать с международными организациями, создавать альянсы или добиваться принятия международных договоров и норм, которые соответствуют их интересам безопасности. Этот международный аспект секьюритизации отражает взаимосвязанность современных вызовов безопасности и необходимость скоординированного реагирования через национальные границы.

Политические субъекты в государстве также ориентируются на проблемы и риски, связанные с секьюритизацией. Хотя секьюритизация проблемы может быть эффективным способом мобилизации ресурсов и внимания, она также может иметь неприятные последствия, если аудитория воспринимает угрозу как преувеличенную или манипулятивную. Чрезмерная секьюритизация может привести к общественной усталости, скептицизму или даже сопротивлению, особенно если меры, принятые в ответ на угрозу, рассматриваются как непропорциональные или вредные для гражданских свобод. Кроме того, использование секьюритизации в качестве политического инструмента может усугубить существующие социальные разногласия, разжечь ксенофобию или спровоцировать конфликт, поскольку группы противостоят друг другу во имя безопасности.

Участие государства в секьюритизации формируется его интересами, политическим контекстом и необходимостью поддержания легитимности

и общественной поддержки. Называя проблемы угрозами безопасности, политические субъекты могут оправдать чрезвычайные меры и изменить политическую повестку дня, часто со значительными последствиями для гражданских свобод, управления и международных отношений. Таким образом, изучение роли государства в секьюритизации дает критическое понимание динамики власти, безопасности и политики в современном мире. Понимание этой динамики имеет важное значение для анализа того, как безопасность строится, оспаривается и реализуется как внутри государств, так и на глобальной арене.

Применение секьюритизации в различных сферах безопасности

Применение секьюритизации в различных областях безопасности демонстрирует универсальность и сложность теории. Теория секьюритизации, которая фокусируется на том, как проблемы формулируются и управляются как угрозы безопасности, применяется в широком спектре областей, выходящих за рамки традиционной военной безопасности. В этой главе рассматривается использование секьюритизации в различных областях безопасности, включая экологическую безопасность, экономическую безопасность, социальную безопасность и кибербезопасность, и подчеркивается, как процесс секьюритизации формирует ответы и политику в этих различных контекстах.

В сфере экологической безопасности секьюритизация сыграла важную роль в определении экологических проблем как критических угроз благополучию и стабильности человека. Например, изменение климата было секьюритизировано различными субъектами, которые подчеркивают его потенциальную способность оказывать серьезное воздействие на глобальные экосистемы, здоровье людей и национальную безопасность. Представление об изменении климата как об угрозе существованию привело к принятию целого ряда политических мер — от международных соглашений, таких как Парижское соглашение, до инициатив на национальном уровне, направленных на сокращение выбросов парниковых газов и повышение устойчивости. Секьюритизация экологических проблем часто предполагает привлечение внимания к потенциальным конфликтам из-за ресурсов, таких как вода и пахотные земли, что может усугубить существующую напряженность и привести к геополитическому соперничеству. Представляя ухудшение состояния окружающей среды как проблему безопасности, участники стремятся мобилизовать ресурсы и политическую волю для решения этих проблем, хотя такой подход также может привести к чрезмерному упрощению сложных проблем и оправданию мер, которые не всегда могут соответствовать экологической устойчивости.

Экономическая безопасность — это еще одна область, на которую секьюритизация оказала значительное влияние. Экономические проблемы, такие как финансовые кризисы, торговые дисбалансы и

экономическое неравенство, часто рассматриваются как угрозы национальной стабильности и безопасности. Глобальный финансовый кризис 2008 г. является ярким примером того, как экономические проблемы могут быть решены путем секьюритизации. Правительства и международные организации отреагировали на кризис принятием экстренных мер, включая финансовую помощь, пакеты стимулирующих мер и реформы регулирования, для стабилизации финансовой системы и предотвращения дальнейшего экономического коллапса. Секьюритизация в этом контексте часто предполагает акцентирование внимания на том, что экономическая нестабильность может привести к социальным волнениям, политическим потрясениям и ослаблению национальной мощи. Акцент на экономической безопасности может стимулировать политику, направленную на защиту финансовых институтов, обеспечение стабильности рынка и защиту национальных экономических интересов. Однако секьюритизация экономических проблем также может привести к тому, что краткосрочные решения будут отдаваться приоритету по сравнению с долгосрочными структурными изменениями, что потенциально может привести к сохранению основных уязвимостей в глобальной экономической системе.

Социальная безопасность — это область, в которой секьюритизация широко применяется для решения вопросов, связанных с идентичностью, социальной сплоченностью и сохранением культуры. Миграция и терроризм являются яркими примерами того, как проблемы социальной безопасности рассматриваются как угрозы национальной идентичности и социальной стабильности. Секьюритизация миграции часто включает в себя представление ее как угрозы социальной сплоченности, культурным ценностям и национальной идентичности. Политические деятели могут использовать риторику о «безопасности границ» и «национальной безопасности» для оправдания ограничительной иммиграционной политики, усиления надзора и ужесточения контроля на границах. Аналогичным образом, секьюритизация терроризма подчеркивает угрозу радикализации и насилия, что приводит к принятию контртеррористических мер, которые включают усиление мер безопасности в общественных местах, программы наблюдения и международное сотрудничество. Хотя секьюритизация общественных проблем может повысить безопасность и способствовать социальной стабильности, она также может способствовать ксенофобии, социальной поляризации и подрыву гражданских свобод. Представление этих проблем как угроз безопасности часто предполагает поиск компромиссов между мерами безопасности и защитой прав и свобод личности.

Кибербезопасность — это относительно новая, но все более важная область секьюритизации. По мере развития технологий и развития цифровой инфраструктуры, занимающей центральное место в современном обществе, кибербезопасность стала важнейшей областью

секьюритизации. Кибератаки, утечка данных и потенциальный кибершпионаж рассматриваются как серьезные угрозы национальной безопасности, экономической стабильности и неприкосновенности частной жизни. Секьюритизация кибербезопасности часто включает в себя выявление уязвимостей цифровых систем, потенциальных масштабных сбоев и рисков, создаваемых государственными и негосударственными субъектами в киберпространстве. Это привело к разработке комплексных стратегий кибербезопасности, инвестициям в передовые технологии и международному сотрудничеству, направленному на защиту критически важной инфраструктуры и борьбу с киберугрозами. Однако секьюритизация кибербезопасности также вызывает обеспокоенность по поводу баланса между безопасностью и конфиденциальностью, защитой персональных данных, а также потенциальной чрезмерности в наблюдении и контроле за цифровыми пространствами.

В каждой из этих областей безопасности применение теории секьюритизации показывает, как проблемы формулируются как экзистенциальные угрозы, требующие специальных мер реагирования. Процесс секьюритизации включает в себя не только выявление и формулирование угроз, но и мобилизацию политических и общественных ресурсов для их устранения. Это может привести к реализации политики и действий, в которых приоритетное внимание уделяется вопросам безопасности, иногда в ущерб другим важным ценностям, таким как гражданские свободы, экологическая устойчивость и социальная сплоченность. Применение секьюритизации в различных областях демонстрирует гибкость теории при решении широкого круга вопросов, а также подчеркивает потенциальные риски и компромиссы, связанные с формулированием проблем как угроз безопасности.

Эффективность секьюритизации в этих областях зависит от различных факторов, включая способность участников секьюритизации убеждать аудиторию, характер устраняемых угроз и более широкий политический и социальный контекст. В некоторых случаях секьюритизация может привести к положительным результатам, таким как усиление защиты, повышение осведомленности и скоординированные действия. В других случаях это может привести к негативным последствиям, включая подрыв демократических процессов, нарушение конституционных прав и сохранение страха и раскола. Таким образом, применение теории секьюритизации требует тщательного рассмотрения как преимуществ, так и недостатков представления проблем в качестве угроз безопасности.

Угрозы транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры России

Российская Федерация сталкивается с целым рядом террористических угроз и угроз со стороны диверсионно-разведывательных групп, нацеленных на объекты транспортной инфраструктуры и транспортные

средства. Эти угрозы представляют собой серьезные вызовы национальной и общественной безопасности, что требует всестороннего понимания их характера и последствий. Транспортный сектор, включая железные дороги, автомагистрали, аэропорты и морские порты, является важнейшим компонентом инфраструктуры и экономики России, что делает его главной мишенью для различных форм нападений и диверсий.

Террористические угрозы транспортной инфраструктуре России развивались на протяжении многих лет, отражая более широкие изменения в динамике как глобальной, так и внутренней безопасности. Исторически сложилось так, что Россия неоднократно подвергалась атакам на свои транспортные сети. Эти инциденты варьировались от взрывов в поездах и метро до нападений на аэропорты и основные автомагистрали. Наиболее яркими примерами являются взрывы в московском метро в 2004 г. и взрывы в Московском метро в 2010 г., которые были совершены террористическими группировками, стремившимися подорвать стабильность государства и посеять страх среди населения. Эти нападения подчеркивают уязвимость транспортной инфраструктуры перед лицом террористических актов и потенциальную возможность серьезных сбоев в работе и гибели людей.

Помимо прямых террористических атак, серьезную угрозу транспортной инфраструктуре России представляют диверсионная и разведывательная деятельность. Диверсионные группы, часто связанные с экстремистскими организациями, могут заниматься деятельностью, направленной на повреждение или дезорганизацию транспортных систем. Такие действия могут включать в себя повреждение железнодорожных путей, диверсию на самолетах или вмешательство в работу портов. Эти действия часто направлены на причинение физического вреда, нарушение логистики и подрыв доверия общественности к безопасности и надежности транспортных сетей.

Разведывательные группы, с другой стороны, ведут наблюдение и собирают разведывательные данные о транспортной инфраструктуре с целью содействия будущим атакам или саботажу. Эти группы могут проникать на транспортные объекты, проводить детальные проверки мер безопасности и выявлять уязвимые места, которыми можно воспользоваться. Информация, собранная разведывательными группами, может быть использована для планирования и осуществления более изощренных и потенциально разрушительных атак.

Российское правительство отреагировало на эти угрозы целым рядом мер безопасности, направленных на защиту своей транспортной инфраструктуры. Эти меры включают усиление наблюдения и мониторинга, увеличение числа сотрудников сил транспортной безопасности на критически важных объектах и улучшение координации между различными службами, задействованными в обеспечении транспортной безопасности. Кроме того, Россия инвестирует в

технологические решения, такие как передовые системы досмотра и автоматизированного наблюдения, с интеграцией искусственного интеллекта для обнаружения и предотвращения потенциальных угроз.

Однако меняющийся характер террористической тактики и растущая изощренность диверсионной и разведывательной деятельности по-прежнему испытывают существующие меры безопасности. В связи с этим существует постоянная необходимость в пересмотре и укреплении системы безопасности для эффективного противодействия этим угрозам.

Одним из способов повышения уровня транспортной безопасности предлагается рассмотреть применение теоретических основ, таких как теория секьюритизации.

В условиях растущих террористических угроз и диверсионной деятельности, нацеленной на транспортную инфраструктуру России, применение теории секьюритизации может обеспечить надежную основу для повышения транспортной безопасности. Применяя эту теорию, мы можем лучше понять, как формулировать вопросы транспортной безопасности в рамках секьюритизации, чтобы мобилизовать политическую волю, эффективно распределять ресурсы и внедрять комплексные меры безопасности.

Применение теории секьюритизации для повышения уровня транспортной безопасности

Теория секьюритизации, предлагает ценную основу для решения современных проблем безопасности, в том числе связанных с транспортной инфраструктурой. Применяя эту теорию к сфере транспортной безопасности, мы можем получить более глубокое представление о том, как рассматривать транспортные проблемы как угрозы безопасности, привлекать соответствующих участников, мобилизовывать ресурсы и принимать эффективные меры для повышения безопасности и устойчивости транспортных систем. Предлагается рассмотреть практическое применение теории секьюритизации для повышения транспортной безопасности, особое внимание уделяется важнейшим шагам, необходимым для разработки надежной системы безопасности, которая учитывает сложные и меняющиеся угрозы, с которыми сталкивается транспортная инфраструктура.

Первым шагом в применении теории секьюритизации к транспортной безопасности является определение транспортных проблем как критических угроз безопасности. Согласно теории секьюритизации, то, как сформулирована проблема, может существенно повлиять на ее восприятие и решение. В контексте транспортной безопасности фрейминг предполагает представление уязвимостей и рисков на транспорте, таких как террористические атаки, диверсии и разведывательная деятельность, в качестве неотложных и экзистенциальных угроз, которые требуют принятия чрезвычайных мер. Например, возможность

скоординированного нападения на крупный железнодорожный вокзал или аэропорт может быть расценена как угроза национальной безопасности, экономической стабильности и общественной безопасности. Подчеркивая серьезные последствия таких нападений, государственные деятели могут создать ощущение неотложности и мобилизовать поддержку усиленных мер безопасности.

Как только проблемы транспортной безопасности рассматриваются как критические угрозы, привлечение ключевых участников к процессу секьюритизации становится необходимым. В теории секьюритизации в этом процессе участвуют несколько ключевых участников: субъекты секьюритизации, референтные объекты и аудитория. К субъектам секьюритизации относятся правительственные чиновники, службы государственной безопасности и обороны, правоохранительные органы, транспортные ведомства и влиятельные общественные деятели, которые обладают полномочиями определять проблемы транспортной безопасности как серьезные угрозы. Привлечение этих участников предполагает обеспечение того, чтобы они были хорошо информированы о рисках и располагали необходимыми инструментами для их устранения. Их роль заключается в пропаганде надлежащих ответных мер и обеспечении реализации мер безопасности.

Референтными объектами в области транспортной безопасности являются компоненты транспортной системы, которые считаются подверженными риску. К ним относятся такие элементы инфраструктуры, как железные дороги, аэропорты, автодороги и морские порты. Определение и расстановка приоритетов этих референтных объектов имеет решающее значение для сосредоточения усилий по обеспечению безопасности там, где они наиболее необходимы. Это требует проведения тщательной оценки уязвимостей, потенциального воздействия и критичности различных компонентов инфраструктуры. Например, крупные транспортные узлы, такие как аэропорты и железнодорожные вокзалы, которые обслуживают большие объемы пассажиров и грузов, могут быть приоритетными из-за их значимости в национальных и международных транспортных сетях.

Аудитория, которая включает в себя широкую общественность, заинтересованные стороны частного сектора и международных партнеров, играет решающую роль в поддержке и легитимизации усилий по секьюритизации. Необходимы эффективные коммуникационные стратегии для повышения осведомленности об угрозах транспортной безопасности и мобилизации общественной поддержки усиленных мер безопасности. Общественные кампании, образовательные программы и сотрудничество со средствами массовой информации могут помочь привлечь внимание к важности транспортной безопасности и необходимости коллективных действий. Взаимодействие с общественностью также предполагает решение проблем, связанных с

неприкосновенностью частной жизни и гражданскими свободами, обеспечение того, чтобы меры безопасности воспринимались как необходимые и соразмерные.

Мобилизация ресурсов и внедрение мер безопасности являются следующими важными шагами в применении теории секьюритизации. Как только проблема становится секьюритизированной, она часто требует выделения ресурсов и принятия чрезвычайных мер для устранения предполагаемой угрозы. В контексте транспортной безопасности мобилизация ресурсов включает инвестиции в инфраструктуру физической безопасности, технологии и персонал. Это может включать установку передовых систем наблюдения, совершенствование процедур досмотра и увеличение присутствия сил обеспечения транспортной безопасности на ключевых транспортных узлах. Кроме того, инвестиции в исследования и разработки, направленные на совершенствование технологий и методов обеспечения безопасности, необходимы для того, чтобы опережать возникающие угрозы.

Эффективное внедрение мер безопасности требует всесторонней оценки рисков и анализа уязвимостей. Это включает в себя выявление потенциальных направлений атак, оценку эффективности существующих мер безопасности и определение того, где требуются дополнительные ресурсы и усовершенствования. Например, важнейшими соображениями являются модернизация систем железнодорожной сигнализации для предотвращения саботажа, внедрение биометрического контроля в аэропортах для предотвращения несанкционированного доступа и усиление мер кибербезопасности для защиты систем управления перевозками. Координация усилий различных заинтересованных сторон, включая правительственные учреждения, транспортных операторов, партнеров из частного сектора и международные организации, также имеет важное значение для обеспечения согласованной и эффективной стратегии безопасности.

Решение проблем и рисков, связанных с секьюритизацией, является важным аспектом повышения транспортной безопасности. Одной из ключевых задач является обеспечение баланса между мерами безопасности и защитой гражданских прав. Усиление мер безопасности, таких как усиленное наблюдение и ограничение доступа, может вызвать опасения по поводу конфиденциальности и прав личности. Для предотвращения злоупотреблений и поддержания общественного доверия крайне важно обеспечить, чтобы меры безопасности были соразмерными, прозрачными и подлежали надзору. Еще одной проблемой является потенциальная чрезмерная секьюритизация, когда акцент на угрозах безопасности может привести к принятию чрезмерных мер или создать атмосферу страха. Чрезмерная секьюритизация может иметь негативные последствия, включая социальную поляризацию, экономические потрясения и снижение общественного доверия. Крайне

важно найти баланс между устранением угроз безопасности и поддержанием чувства нормальности и стабильности.

Динамичный характер террористических угроз и диверсионной деятельности означает, что меры безопасности должны постоянно обновляться и адаптироваться. Это требует постоянной оценки возникающих угроз, инвестиций в новые технологии и регулярного обучения сил обеспечения транспортной безопасности. Неспособность идти в ногу с меняющимися угрозами может подорвать эффективность мер безопасности и сделать транспортную инфраструктуру уязвимой для атак. Регулярные обзоры и обновления протоколов безопасности, а также постоянное взаимодействие с заинтересованными сторонами необходимы для обеспечения того, чтобы система безопасности оставалась эффективной и реагировала на новые вызовы.

В заключение, применение теории секьюритизации к транспортной безопасности предполагает определение транспортных проблем как критических угроз, привлечение ключевых участников, мобилизацию ресурсов и внедрение эффективных мер безопасности. Используя теорию секьюритизации, Россия может разработать более комплексную и проактивную стратегию безопасности, которая устраняет уязвимости, повышает устойчивость и обеспечивает безопасность своих транспортных сетей.

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 338.28

Правкин Сергей Алексеевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Управление инвестициями в транспортных проектах с применением механизма государственно-частного партнерства

Аннотация. Инвестиции в транспортную инфраструктуру могут основываться на выбранных моделях государственно-частного партнерства в экономической системе мезоуровня. Мезоуровень — это процесс внутриотраслевых взаимодействий хозяйствующих субъектов; объектом анализа экономики транспорта на основе мезоуровнего подхода являются пространственно протяженные (региональные экономические) структуры и рынки, каким и является рынок перевозки. Мезоуровневый метод к исследованию экономики транспорта основан в свою очередь на трех его составляющих: системный подход понимания мезоуровня как процесса внутриотраслевых взаимодействий между хозяйствующими субъектами в транспортном секторе; регионально-пространственный подход в развитии транспортной инфраструктуры; методологический институционализм как подход в точке пересечения экономики транспорта с другими отраслями. Автор предлагает использовать преимущества государственно-частного партнерства в развитии транспортной системы, его применение с учетом региональной специфики на примере рынка перевозок как института мезоуровня. Предложенные модели правового регулирования инвестиций в транспортные проекты могут дать системный экономический и правовой эффект в отношении пространственно протяженных рынков. Методология исследования состояла из анализа государственного управления экономикой транспорта на мезоуровне, формально-юридического подхода, связанного с изучением проблем сочетания транспортного и инвестиционного законодательства, а также правового регулирования отраслевых рынков перевозки. Метод толкования правовых норм использован для разъяснения правовых норм действующего инвестиционного и транспортного законодательства, который направлен на разъяснение специальных терминов и юридических конструкций для их применения в юридической практике. Сравнительный метод был использован для сравнения отдельных моделей

государственно-частного партнерства на основе мезоэкономического подхода, который применялся с учетом региональной специфики, межотраслевых, пространственных и структурных связей, социальной специфики для совершенствования законодательства, регулирующего деятельность отраслевых рынков транспортных услуг. Метод принятия правовых решений был применен для разработки предложений по устранению законодательных проблем в сфере отраслевых инвестиций. Основываясь на устоявшихся рекомендациях по разработке моделей государственно-частного партнерства в транспортных проектах и унификации законодательства на мировом рынке, автор предлагает пути совершенствования российского законодательства, касающиеся развития рынка перевозок грузов, на основе мезоэкономического подхода. В ситуации, когда приток иностранных инвестиций значительно сократился, государственно-частное партнерство создает условия для стабильного инвестирования внутри страны с опорой на внутреннего инвестора, на государственный и частный капитал. Особое практическое значение имеют инфраструктурные проекты со значительными объемами инвестиций, снижающие издержки государства в подобных проектах за счет привлечения финансирования со стороны частного инвестора.

Ключевые слова: инвестиции; транспортные проекты; государственно-частное партнерство; мезоуровень; мезоэкономический подход; транспортные системы; мультимодальные перевозки.

Sergey Al. Pravkin,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Investment management in transport projects using the public-private partnership mechanism

Abstract. Investments in transport infrastructure can be based on selected models of public-private partnership in the meso-level economic system. A meso-level is a process of intra-industry interactions of economic entities; the object of analysis of the transport economy based on the meso-level approach is spatially extended (regional economic) structures and markets, which is the transportation market. The meso-level method for studying transport economy is based in turn on three of its components, such as a systems approach to understanding the meso-level as a process of intra-industry interactions between economic entities in the transport sector; a regional-spatial approach to the development of transport infrastructure; methodological institutionalism as an approach at the point of intersection of transport economy with other industries. There has been proposed to use the

advantages of public-private partnership in the development of the transport system, its application according to regional specifics using the example of the transportation market as a meso-level institution. The proposed models of legal regulation of investments in transport projects can provide a systemic economic and legal effect on spatially extended markets. The methodology of the study comprised an analysis of public management of the transport economy at the meso level, a formal legal approach related to the study of the problems of combining transport and investment legislation, as well as legal regulation of industry transportation markets. The method of interpreting legal norms was used to clarify the legal norms of the current investment and transport legislation, which was aimed at clarifying special terms and legal structures for their application in legal practice. The comparative method was used to compare individual models of public-private partnership based on the mesoeconomic approach, which was applied according to regional specifics, inter-industry, spatial and structural links, social specifics to improve the legislation regulating the activities of industry markets for transport services. The method of making legal decisions was used to develop proposals to eliminate legislative problems in the field of industry investments. Based on established recommendations for developing public-private partnership models in transport projects and unifying legislation in the global market, there have been proposed the ways to improve Russian legislation concerning the development of the freight transportation market based on a mesoeconomic approach. In a situation where the inflow of foreign investment has significantly reduced, public-private partnership creates conditions for stable investment within the country based on a domestic investor, on state and private capital. The infrastructure projects with significant investment volumes, reducing government costs in such projects by attracting financing from private investors, are of practical importance.

Keywords: investments; transport projects; public-private partnership; meso-level; mesoeconomic approach; transport systems; multimodal transportation.

Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р, ключевой целью ставит развитие транспортной системы, обеспеченной применением технологий, связанных с интернетом вещей, цифровых сервисов, дополненной реальности и др. Объекты капитальных вложений в Российской Федерации являются объектами государственно-частного партнерства; обязательства в рамках ГЧП являются схожими с другими инвестиционными договорами.

Мезоэкономический подход к развитию транспортной системы может сочетаться с различными моделями государственно-частного

партнерства, что снижает административные барьеры для финансирования и является системным фактором роста экономики в целом или экономики мезоуровня как экономики транспортной отрасли или региона. Даже вступление в ВТО породило множество проблем в развитии отраслевых рынков, усилило потребности в создании теоретической основы для принятия регулирующих решений на уровне государства в отношении отраслевых рынков и рынков, которые могут быть подвержены нежелательным преобразованиям.

Для применения любого инвестиционного проекта критерием выбора является финансовая эффективность. Из этого подхода определяется объем доли финансирования проекта со стороны государства, решается вопрос о полном или частичном финансировании. При частичном финансировании проекта оптимальной является модель государственно-частного партнерства и концессий. Государственно-частное партнерство выступает как модель совместного инвестирования при объединении ресурсов и распределении рисков. «Но необходимо создать благоприятный правовой режим деятельности инвесторов в условиях национальной экономики». [9, стр. 112].

Может быть предусмотрено финансирование проекта государством на начальной стадии; на последующих стадиях финансирование осуществляет частный партнер. Финансовое возмещение затрат государством частному партнеру или финансирующему лицу при реализации инвестиционных проектов происходит в соответствии со ст. 78 БК РФ посредством предоставления субсидий. Предоставление независимой гарантии со стороны частного партнера является распространенным средством обеспечения финансирования проекта. При коллективном инвестировании каждый инвестор предоставляет гарантии публичному партнеру. Концессионные соглашения являются соглашениями арендного типа, концессионер является арендатором объекта соглашения в отличие от собственника в отношении объекта соглашения со стороны частного партнера. Наиболее распространенными в транспортной сфере являются модели ГЧП — «BOOT» (строительство-собственность-эксплуатация-передача) и модель — «BOO» (строительство-собственность-передача), различающиеся возможностью эксплуатации объекта соглашения.

В концессионной модели в отличие от модели государственно-частного партнерства объект остается в собственности концедента. Таким образом, концессионные отношения являются типичными арендными отношениями с инвестиционными условиями. Заменить концессионера возможно на любом этапе реализации инвестиционного проекта. Но при этом на концеденте лежит обязанность обеспечения гарантий реализации проекта даже путем поэтапного увеличения этих гарантий.

В настоящий период в условиях системной модернизации транспортной системы возникла необходимость в разработке современных подходов к

правовому регулированию пространственно структурированных отраслевых рынков, каковым является рынок грузовых перевозок, включая мультимодальные перевозки. Системность государственного регулирования при мезоэкономическом подходе рассматривается как экономический эффект, распределенный в пространстве и времени, с распределением рисков между сторонами соглашения. Масштабность и высокая эффективность ресурсосберегающих технологий, применение инноваций способствуют повышению «качества услуг и эффективности управления объектами общественной инфраструктуры. Однако каждая из сторон в процессе реализации проектов ГЧП имеет определенные риски» [6, стр. 96]. Например, не лишена была рисков проводимая в железнодорожной сфере структурная реформа ОАО «РЖД», которая в конечном итоге привела к децентрализации управления, появлению множества собственников в отношении инфраструктуры, подвижного состава, иного имущества, к возможности развивать ГЧП, чему способствовало появление множества самостоятельных хозяйствующих субъектов в железнодорожной отрасли. При этом, магистральные железнодорожные линии с инфраструктурой, объекты гражданской обороны, информационные комплексы управления движением не могут быть объектами ГЧП, но объектами концессионного соглашения могут являться. В настоящее время в современной России институт ГЧП также может быть включен «в сферу обеспечения транспортной безопасности, ориентируясь, прежде всего, на противодействие актам незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортного комплекса страны» [1, стр. 177].

Важнейшим инструментом развития пространственно ориентированных рынков, включая рынок грузовых перевозок, является государственно-частное партнерство. Оно выступает как системная предпосылка повышения инвестиционной активности, конкурентоспособности, стимулом развития экономики и транспортной системы. Институт ГЧП обеспечивает структурирование долгосрочных проектов. «Для бизнеса же проект ГЧП интересен в качестве объекта для долгосрочных инвестиций на менее конкурентном и в целом более предсказуемом рынке. Кроме того, под проект ГЧП государство часто предоставляет гарантии, так что компания может привлечь более дешевое финансирование» [15].

Для снижения рисков, связанных перевозками, оптимизации транспортной системы и создания условий для экономического роста на мезоуровне, т.е., обеспечивая выход для совершенствования транспортного механизма на региональном уровне, необходимо системное применение мультимодальных перевозок, чему способствует применение ГЧП-моделей при модернизации транспортных систем. Ведущие страны внедряют модель управления активами при осуществлении транспортного процесса. Эта модель связана с механизмами управления

рисками, которая обеспечивает работу всей транспортной отрасли и отдельных подсистем транспорта в частности, в условиях ограниченных финансовых ресурсов. В модели управления рисками и активами на транспорте является основной целью достижение баланса между затратами, рисками и требуемой производительностью активов. Наиболее распространенными схемами ГЧП в транспортной сфере являются: «1) «Приобретение-строительство-эксплуатация» (ВВО: *Buy — Build — Operate*) — связана с модернизацией и эксплуатацией имущества на определенный срок под контролем публичного партнера; 2) «Строительство-владение-эксплуатация» (ВОО: *Build — Own — Operate*) — предполагает, что частный партнер оказывает услугу на основе аренды; 3) «Строительство-владение-эксплуатация-передача» (ВООТ: *Build — Own — Operate — Transfer*) — основана на том, что объект соглашения по истечении срока его эксплуатации на условиях франшизы вновь переходит к публичному партнеру» [9, стр. 113].

Помимо мер финансовой поддержки, важным аспектом управления инвестициями является прямое участие государства путем предоставления бюджетных инвестиций и бюджетных кредитов, внесения имущества в уставный капитал и иной поддержки государственного партнера в проектах государственно-частного партнерства. Развитие рынка перевозок связано с постоянным развитием инфраструктуры, систем управления транспортом, в условиях осложненных природных факторов и условий, поэтому применение разнообразных моделей ГЧП может дать системный макроэкономический эффект.

При наличии системных рисков на транспорте включается определенный регулятор с распределением рисков между государственным и частным партнерами на мезоуровне, т.е. регионального отраслевого взаимодействия. Мезоэкономический подход предполагает анализ региональных проблем отраслевых рынков, в том числе рынка перевозок, который должен стать элементом системы инновационного развития с учетом использования моделей государственно-частного партнерства. Проекты, реализуемые в рамках государственно-частного партнерства, в большей степени имеют региональную специфику, в том числе в отношении инвестиций в транспортную инфраструктуру. В отношении регионального инновационного развития целесообразно применять методику распределения инвестиций в пространственно-географическом отношении, отраслевом и по масштабам деятельности. Цифровое управление транспортной перевозкой оказывает благоприятное влияние на ее результативность. Происходит системная цифровая трансформация при управлении перевозкой, создаваемые современные сервисы становятся основой применения гибридных цифровых прав в транспортной сфере.

Важнейшим инструментом развития пространственно ориентированных рынков, в том числе рынка грузовых перевозок, является государственно-частное партнерство. Оно создает предпосылки повышения инвестиционной активности и конкурентоспособности на транспорте. Значительное применение получили концессионные соглашения как разновидность ГЧП-контрактов, объектами которых, как правило, выступают транспортные узлы и комплексы, магистрали, инженерные сооружения, порты, трубопроводы, аэродромы и др. Информационные технологии также могут стать объектом концессий, электронные записи в системе реестра ведения прав фиксируются как соглашения концедента и концессионера и как существенные условия [17, стр. 184].

Для снижения рисков, связанных с перевозками, оптимизации транспортной системы и создания условий для экономического роста на мезоуровне, обеспечивая выход для совершенствования транспортного механизма на региональном уровне, необходимо системное применение мультимодальных перевозок грузов, чему способствует использование схем ГЧП при реконструкции инфраструктуры на транспортных системах.

Соинвестирование в рамках мезоэкономического подхода должно учитывать мировой опыт. Анализ зарубежных инвестиционных проектов показывает, что использование концессионной формы ГЧП успешно реализуется на транспорте: автомобильные и железные дороги, аэропорты, порты, трубопроводный транспорт. «В транспортной сфере реализуется примерно 10—15% проектов в рамках ГЧП в целом на всех уровнях» [9, стр. 120].

Помимо мер финансовой поддержки, предоставления бюджетных инвестиций и кредитов важным моментом управления государственными инвестициями является прямое участие государства в инвестировании путем внесения имущества в уставный капитал, а также оказания поддержки государственного партнера в проектах государственно-частного партнерства.

Развитие рынка перевозок основано на необходимости постоянного развития инфраструктуры, систем управления транспортом, что связано с естественным преобладанием железнодорожного транспорта в пространстве. Для создания условий для инвестиций в объекты инфраструктуры транспорта необходимо соотносить Транспортную стратегию со Стратегией пространственного развития России. В свою очередь эффективная реализация Транспортной стратегии потребует более активных мер бюджетного стимулирования. Основным содержанием Транспортной стратегии является поиск инвестиционной привлекательности проектов с участием государства. В то же время необходимо учитывать глобальную конкуренцию на рынках, усиление инновационной составляющей как фактор мезоуровня, который позволит постепенно отказаться от экономики сырьевого типа.

Развитие транспортно-логистического комплекса страны успешно идет благодаря внедрению инвестиционного фактора мезоуровня. Транспортная стратегия предусматривает разработку моделей государственно-частного партнерства для основных вариантов развития транспортного комплекса — консервативного и инновационного, ориентируясь на так называемую «полицентрическую модель пространственного развития России», которая выступает в качестве мезоуровня экономики. Целью создания полицентрической модели пространственного развития России является инновационное развитие для реализации концепции «государство для граждан», однако при переходе на этот вариант возникает необходимость повысить доступность и качество транспортных услуг, сделать акцент на более широком участии частного бизнеса в подобных проектах.

Важным моментом для экономики транспорта является управление активами, включая проекты по управлению инвестициями и долговыми обязательствами. Проекты государственно-частного партнерства активно реализуют принцип обеспечения конкурентной среды в экономике, сочетая права государственного и частного партнеров на мезоуровне. Например, проект «Цифровая железная дорога» нацелен на создание среды обмена электронными данными транспортных компаний, в том числе на основе технологий блокчейн, применения средств цифрового кодирования и шифрования, внедрении информационно-коммуникационных средств.

Создаются транспортные биржи, на основе которых в электронном виде можно заказывать и получать транспортные услуги. При этом существующие информационные сервисы дают возможность получать доступную транспортную услугу. В тоже время необходимо при развитии транспортной системы опираться не только на сырьевую составляющую перевозки, а на перевозку продукции с высокой добавленной стоимостью. «Необходима взаимосвязь отдельных проектов в рамках ГЧП с общими направлениями и стратегией развития транспорта в Российской Федерации» [9, стр. 124].

В рамках реализации транспортной стратегии холдинг ОАО «РЖД» самостоятельно планирует участие в финансировании государственных и ведомственных целевых программ, внедряет инвестиционную составляющую в тарифах на перевозку грузов, а также широко использует модели государственно-частного партнерства для реализации инфраструктурных проектов. Все это важно для экономического роста, поскольку сокращение управленческих издержек и оптимизация обязательных требований создают экономический эффект. Этот эффект также можно проследить на мезоуровне, где расположены пространственно протяженные рынки, своеобразные «точки роста». Например, рынок железнодорожной перевозки выступает как целостная

экономическая подсистема, устанавливающая «способы регулирования работы транспортной компании на макро — и микроуровне» [3].

Совокупность экономических систем и подсистем от высшего до низшего уровня образует мезоэкономику, от уровня федерального управления экономическими системами до мезоуровня конкретного предприятия, в данном случае единого хозяйствующего субъекта — ОАО «Российские железные дороги» (отраслевая мезоэкономика). Этому уровню также соответствуют другие: межотраслевой, регионально-пространственный, межрегиональный. Именно так моделируются мезоэкономические системы, включая модели развития отрасли и секторов, например, зоны особого экономического развития, концессионная модель, модели государственно-частного партнерства и т.д. Таким образом, задачи мезоуровня дополняются целями инновационного развития, которое возможно благодаря эффективному привлечению инвестиций на отраслевые рынки, включая рынок грузовых перевозок. ГЧП-проекты способствуют повышению конкурентоспособности в транспортной сфере, являются фактором демонополизации рынка, в конечном счете, их реализация способствует снижению стоимости транспортных услуг, посредством обеспечения «конкурсных процедур, положенных в основу реализации проекта в рамках ГЧП» [9, стр. 124].

Инновации, основанные на широком привлечении инвестиций, создают классический мезоуровень, сочетающий макро- и микроэкономический подходы. Развиваются формальные (традиционные для экономики) и неформальные институты, связанные с общественной поддержкой реформ в транспортном секторе. Мезоуровень объединяет экономику и соответственно транспортные системы всего мира. Например, это актуально при создании Северного морского пути. Данный подход актуален также для взаимодействия государств, предприятий, организаций, частных лиц при реализации совместных транспортных проектов, например, строительства транспортных коридоров. Это именно то, что делает транспорт, транспортные системы современными и доступными. В инновационном варианте Транспортной стратегии РФ развитие транспорта взаимоувязано с развитием, например, транспортной мобильности населения.

Правовые регуляторы, используемые государством, являются неотъемлемой частью мезоинститутов, каким и является государственно-частное партнерство. ГЧП имеет преимущество перед другими моделями инвестирования в том, что в нем более успешно распределяются риски и ответственность. Управление инвестициями с распределением рисков сторон в предпринимательстве, является мезоинститутом экономики, транспортной отрасли, экономики транспорта региона.

Мезоэкономика на примере государственно-частного партнерства фокусируется на изучении его стабильных институтов. Пространственные

институты мезоуровня могут обеспечить системный экономический рост на примере транспортной системы или российских железных дорог, которые являются устойчивыми экономическими системами и подсистемами, распределенными в пространстве и времени в соответствии с графиками движения составов.

Методологическая значимость мезоуровня является определяющей для разработки транспортной стратегии России. Стратегия мезоуровня как стратегия пространственного развития легко накладывается на Транспортную стратегию и стратегию развития железнодорожного транспорта, включая подпрограммы и развитие коммерческого рынка железнодорожных перевозок и проекты по развитию инфраструктуры. Инвестирование на основе моделей ГЧП связано с большими сроками «окупаемости инвестиционных проектов, направленных на развитие транспортной инфраструктуры» [3].

Активно реализуются проекты создания инновационной инфраструктуры в транспортной сфере на уровне региона. Государство поощряет создание кластеров, переходящих под управление частных компаний, осуществляющих дальнейшее финансирование проекта. Но длительные сроки реализации проектов ГЧП создают также дополнительные риски.

Все модели государственно-частного партнерства связаны с функциями, которые они реализуют: техническое обслуживание, эксплуатацию, строительство, проектирование и т.д. В сфере железнодорожного транспорта создается единая информационная система для организации перевозок. Одновременно реализуется проект Министерства транспорта по цифровому транспорту и логистике. Создаются сервисы для взаимодействия транспортных компаний путем включения их в работу транспортных бирж в качестве специальных систем оперативного управления, обеспечивающих продажу транспортных услуг. Реализация проектов ГЧП должна быть взаимоувязана с государственными программами на основе финансового планирования и бюджетирования. Несвоевременная подготовка к реализации проекта может обернуться пропуском срока, ожиданием следующего финансового цикла. Часто такая ситуация связана с конкуренцией норм транспортного и инвестиционного законодательства. «Требуется новый финансово-правовой механизм, который устранит конкуренцию финансово-правовых актов и программ, связанных с инвестированием на основе моделей ГЧП» [9, стр. 124].

Выделяемые субсидии со стороны государства создают гарантийную основу реализации финансирования проектов. Для системного развития ГЧП необходимо «увеличить сферы применения в соответствии с созданными проектами стратегического развития страны и регионов» [7, стр. 13]. Например, управление автодорожными проектами на принципах ГЧП охватывает «все функции и процессы, происходящие внутри реализации самого проекта» [2, стр. 43].

Требуется разработка специального правового режима использования информационных средств контроля и управления на транспорте. Правовое регулирование транспортной отрасли отстает от требований времени. Применение ГЧП-моделей как фактора мезоуровня становится важной тенденцией в решении государственных задач. В то же время необходимо повышать доступность транспортных услуг путем развития конкурентной среды. Инвестиционная стратегия ОАО «РЖД», учитывающая широкое использование моделей партнерства, должна быть направлена на обеспечение бесперебойных и безопасных перевозок. Коммерциализация услуг снижает нагрузку на бюджет, сокращаются государственные риски «за счет переложения части рисков проекта на частного партнера; возможностью привлечения лучших управленческих кадров, техники и технологий; повышением качества обслуживания конечных пользователей» [4, стр. 185].

ГЧП основано на том, что не государство входит в проект, а на том, что предлагает иным лицам присоединиться к проекту, связанному с долгосрочными вложениями в сфере строительства и модернизации. «Рассматриваемое партнерство очень часто применяется в инфраструктуре» [14, стр. 226].

Очевидна важность поиска новых правовых моделей строительства и модернизации транспортной инфраструктуры, которые могли бы стать локомотивом для развития экономики в целом. Партнерство является мезоинститутом в институциональной модели инвестирования в транспортную инфраструктуру. Его применение будет способствовать развитию мезоструктур экономики транспорта. При этом, «частный партнер не должен быть должником по соглашениям или находиться в любой стадии банкротства» [10, стр. 223].

Применение данной инвестиционной модели может привести к пространственным сдвигам, возможным изменениям транспортной системы, например, за счет высокоскоростных железных дорог, модернизации магистралей, комплексного развития дорог общего и не общего пользования, узловых портов по «роттердамскому варианту», связанных с мультимодальными перевозками. В то же время многое будет зависеть от применяемого механизма государственно-частного партнерства и доли участия в государства и частного бизнеса в проекте. Методологическая значимость мезоуровня является определяющей для разработки транспортной стратегии и транспортной системы России.

Государственно-частное партнерство является по сути инвестиционным соглашением; инвестиционная привлекательность — главный критерий выбора модели ГЧП. Конечный этап соглашения связан с передачей объекта публичному партнеру. Недостатками партнерства как соглашения являются длительные сроки реализации проекта и многоэтапность запуска проекта. Концессия в отличие от ГЧП в этом плане имеет более быстрый инициативный период (от трех до восемнадцати месяцев), а в

соглашении о ГЧП от начала до запуска проекта проходит значительно больше времени. Потому что все проекты ГЧП еще дополнительно проходят оценку сравнительного преимущества по отношению к иным инвестиционным проектам. Реализация ГЧП-проектов и проведение структурных реформ на всех видах транспорта приводит к децентрализации управления, увеличению вложений частного капитала в инфраструктуру. «Реализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года с учетом влияния друг на друга программ на отдельных видах транспорта с применением механизма государственно-частного партнерства может привести к снижению бюджетной нагрузки методом привлечения частных инвестиций в социально значимые сферы экономики» [5, стр. 46].

Данная инвестиционная модель является мезоинститутом в институциональной модели инвестирования в транспортную инфраструктуру. Его применение будет способствовать развитию мезоструктур протяженного рынка перевозки. Следует иметь в виду, что, например, холдинг ОАО «РЖД» пространственно формирует определенный пространственный мезоуровень транспортной инфраструктуры. Системное развитие инфраструктуры, связанное со строительством технологических автомобильных дорог, локомотивных и вагонных депо, путевым развитием, влечет за собой запуск «автоматизированных систем управления технологическими процессами, ввод в эксплуатацию нового подвижного состава, оптимизацию расписания движения поездов, организацию службы по работе с клиентами и замену или демонтаж существующих рельсовых путей» [12, стр. 167].

Партнерство выступает как гибкий финансовый инструмент для решения долгосрочных экономических задач с большими сроками окупаемости проектов. Кредитоспособность ГЧП-проектов больше в сравнении с иными моделями финансирования проектов за счет применения механизма залога в отношении объекта соглашения. «Прежде всего, требуется совершенствовать меры защиты прав инвесторов» [11, стр. 186].

Государственно-частное партнерство за рубежом является одной из новых форм и способов государственного управления. Для реализации целей региональной транспортной политики по развитию инфраструктуры ГЧП является наиболее подходящей формой. Ограничение финансовых ресурсов… и необходимость обеспечения населения качественной жизнью актуализируют поиск новых эффективных практик такого сотрудничества, основанного на взаимном доверии и балансе интересов» [19, стр. 301]. ГЧП за рубежом является проверенной схемой инвестирования в транспортную инфраструктуру. И формы финансового сотрудничества инвесторов и заказчиков, применяемые в транспортной сфере, достаточно разнообразны:

«государственные и муниципальные контракты, контракты жизненного цикла (КЖЦ), бюджетные закупки, соглашения о государственно-частном партнерстве (ГЧП), концессионные соглашения» [18, стр. 291].

С точки зрения мезоэкономического подхода, развитие рынка грузоперевозок может стать не только стабилизирующим фактором экономики, но и, благодаря пространственному развитию железнодорожной сети по всей стране, вывести российскую экономику на высокие темпы развития. Создание проектов ГЧП связано с определенными входными барьерами в них. «Ситуация осложняется тем, что в контексте практики функционирования ГЧП в России принятая классификация модулей ГЧП отличается от зарубежной и имеет ряд своих особенностей» [16, стр. 212].

Таким образом, мезоэкономический подход позволяет выявить эффективность или отсутствие таковой в государственном регулировании отраслевых рынков. Необходимо преодолеть чрезмерную отраслевую разбивку или фрагментацию транспортного сектора экономики, осознавая, что экономическое развитие по инновационному варианту возможно только в рамках целостной системы, такой как мезоэкономическая система или транспортная система государства в целом, построенная на приоритете мультимодальности перевозок. В отсутствие целостной экономической модели развития транспортной системы, если она остается фрагментированной, успешное развитие отраслевого рынка, например, подсистем различных видов транспорта, не станет стимулом для других рынков, даже в рамках единого пространства транспортного развития. Поэтому рынок перевозок должен в своем развитии перейти к управлению мультимодальными перевозками на основе мезоэкономического подхода с широким использованием государственно-частного партнерства как системы совместного инвестирования, совместного регулирования и совместного распределения рисков.

Еще на стадии разработки инвестиционного проекта на принципах ГЧП необходимо планировать грузопоток и иметь прогнозы развития пассажиропотока, т.е., подходить к проекту с позиции инвестиционной привлекательности. Реализация ГЧП-проектов сосредоточена прежде всего в сфере «дорожного строительства (инфраструктуры) и социально значимых объектов (школ, садов), первоочередных проектов государственного значения» [8; 7]. В последнее время удалось добиться необходимых изменений и равновесия в развитии транспортной системы путем создания совокупности предприятий транспортного комплекса, торгово-промышленных, финансовых и индустриальных групп, примером которых является АО «РЖД» и др.

Механизм применения ГЧП позволяет государству в различных соотношениях сохранить контроль в транспортной системе, поддерживать равновесие между публичными и частными инвестициями. В большей

мере за счет ГЧП создаются конкурирующие модели по инвестированию в инфраструктуру. «Государство перекладывает часть ответственности за социально значимые проекты на частный бизнес, когда бюджетного финансирования недостаточно и существует потребность в демонополизации экономики» [13, стр. 137]. Сдерживающим фактором развития инвестиционного процесса выступает недостаточная структурированность и подготовленность ГЧП-проектов, особенно на региональном уровне. Но в целом, «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» [12, стр. 167].

Государственно-частное партнерство в России и в будущем будет фактором развития мезоэкономики и пространственно-протяженных рынков, каким и является рынок транспортных услуг, поддерживаемый современной транспортной инфраструктурой.

Литература

1. Андреев, А. П. Перспективы реализации государственно-частного партнерства в сфере транспортной безопасности современной России: потенциал торгово-промышленных палат / А. П. Андреев, А. П. Вихрян, Н. В. Николаева // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 1 (25). — С. 177—188.
2. Баркинхоев, М. М. Роль цифровых технологий в управлении проектами государственно-частного партнерства в сфере автодорожного транспортного строительства / М. М. Баркинхоев, А. А. Точиев // Вестник Академии знаний. — 2024.— № 1 (60).— С. 43—47.
3. Беряков, С. Н. Повышение эффективности работы железнодорожного транспорта на основе совершенствования системы управления инвестиционной деятельностью : автореф. дис. … кан. экон. наук / С. Н. Беряков. — Москва, 2016.
4. Глинский, А. А. Анализ использования механизмов государственно-частного партнерства в формировании и реализации инвестиционных проектов в сфере транспортной инфраструктуры / А. А. Глинский, О. А. Копылов, В. П. Майборода // В сборнике: Современное состояние, проблемы и перспективы развития отраслевой науки. Материалы VI Всероссийской конференции с международным участием, посвященной 125-летию РУТ (МИИТ). — Москва, 2021.
5. Дроздова, А. М. Государственно-частное партнерство в развитии транспортной инфраструктуры / А. М. Дроздова [и др.] // Юридическая мысль. — 2021. — № 2 (122). — С. 46—62.
6. Зайдуллина, Э. Р. Управление рисками при реализации проектов ГЧП / Э. Р. Зайдуллина // Colloquium-Journal. — 2019. — № 13-10 (37). — С. 96—99.
7. Леонова, Г. И. Теория и практика государственно-частного партнерства / Г. И. Леонова // Экономический вектор. — 2020. — № 2 (21).
8. Механизмы государственно-частного партнерства. Теория и практика: учебник и практикум для вузов / Е. И. Марковская [и др.] ; под общей редакцией Е. И. Марковской. — Москва : Издательство Юрайт, 2023.

9. 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.
10. Правкин, С. А. Проблемы инвестиционных отношений на основе моделей ГЧП / С. А. Правкин // В сборнике: 21 век: фундаментальная наука и технологии. Материалы XXXIII международной научно-практической конференции. Bengaluru, Karnataka, India. — 2023. — С. 223—227.
11. Правкин, С. А. Публично-частное партнерство в условиях цифровизации / С. А. Правкин // В сборнике: Публично-правовые проблемы транспортного права. Материалы Пятого международного транспортно-правового форума. — Москва, 2023.
12. Правкин, С. А. Механизм реализации инвестиций в соответствии с целями и задачами Транспортной стратегии Российской Федерации / С. А. Правкин // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 1 (49). — С. 167—190.
13. Правкин, С. А. Реализация механизма государственно-частного партнерства в транспортной сфере / С. А. Правкин // Транспортное право и безопасность.— 2019. — № 1 (29). — С. 137—156.
14. Родионов, А. Н. Государственно-частное партнерство (ГЧП): Теория вопроса и мировой опыт реализации ГЧП проектов / А. Н. Родионов, М. А. Дьяконова // Путеводитель предпринимателя. — 2023. — Том 16. — № 4. — С. 226—232.
15. Саницкий, Д. И. Государственно-частное партнерство в России: сущность и условия развития / Д. И. Саницкий // КонсультантПлюс. 2024.
16. Хасан, М. М. А. Инфраструктурные ГЧП-проекты в российской практике: траектория развития / М. М. А. Хасан // Вестник Тверского государственного университета. Серия: Экономика и управление. — 2023. — № 1 (61). — С. 212—219.
17. Холодкова, Ю. С. Понятие и правовая природа концессионных соглашений / Ю. С. Холодкова // Вестник Томского государственного университета. — 2016. — № 405. — С. 184—189
18. Черкасов, К. В. Публично-частное партнерство в сфере транспорта: основные механизмы и перспективы совершенствования правового регулирования / К. В. Черкасов, А. В. Пиптюк // Вестник Томского государственного университета. — 2022. — № 476.
19. Юдина, Т. Н. Цифровые преобразования в управлении экономикой и роль в них государственно-частного партнерства / Т. Н. Юдина, А. М. Балашов // Государственное управление. Электронный вестник. — 2020. — Выпуск № 80.

References

1. Andreyev, A. P. Perspektivy realizatsii gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v sfere transportnoy bezopasnosti sovremennoy Rossii: potentsial torgovo-promyshlennykh palat [Prospects for the implementation of public-private partnership in the field of transport security in modern Russia: the potential of chambers of commerce and industry]/ A. P. Andreyev, A. P. Vikhryan, N. V. Nikolayeva // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 1 (25). — S. 177—188.
2. Barkinkhoyev, M. M. Rol' tsifrovykh tekhnologiy v upravlenii proyektami gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v sfere avtodorozhnogo transportnogo stroitel'stva [The role of digital technologies in the management of public-private partnership projects in the field of road transport construction]/ M. M.

Barkinkhoyev, A. A. Tochiyev // Vestnik Akademii znaniy. — 2024.— № 1 (60).— S. 43—47.
3. Beryakov, S. N. Povysheniye effektivnosti raboty zheleznodorozhnogo transporta na osnove sovershenstvovaniya sistemy upravleniya investitsionnoy deyatel'nost'yu [Improving the efficiency of railway transport by improving the investment management system]: avtoref. dis. … kan. ekon. nauk / S. N. Beryakov. — Moskva, 2016.
4. Glinskiy, A. A. Analiz ispol'zovaniya mekhanizmov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v formirovanii i realizatsii investitsionnykh proyektov v sfere transportnoy infrastruktury [Analysis of the use of public-private partnership mechanisms in the formation and implementation of investment projects in the field of transport infrastructure]/ A. A. Glinskiy, O. A. Kopylov, V. P. Mayboroda // V sbornike: Sovremennoye sostoyaniye, problemy i perspektivy razvitiya otraslevoy nauki. Materialy VI Vserossiyskoy konferentsii s mezhdunarodnym uchastiyem, posvyashchennoy 125-letiyu RUT (MIIT). — Moskva, 2021.
5. Drozdova, A. M. Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo v razvitii transportnoy infrastruktury [Public-private partnership in the development of transport infrastructure]/ A. M. Drozdova [i dr.] // Yuridicheskaya mysl'. — 2021. — № 2 (122). — S. 46—62.
6. Zaydullina, E. R. Upravleniye riskami pri realizatsii proyektov GCHP [Risk management in the implementation of PPP projects]/ E. R. Zaydullina // Colloquium-Journal. — 2019. — № 13-10 (37). — S. 96—99.
7. Leonova, G. I. Teoriya i praktika gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Theory and Practice of Public-Private Partnership]/ G. I. Leonova // Ekonomicheskiy vektor. — 2020. — № 2 (21).
8. Mekhanizmy gosudarstvenno-chastnogo partnerstva. Teoriya i praktika [Mechanisms of Public-Private Partnership. Theory and Practice]: uchebnik i praktikum dlya vuzov / Ye. I. Markovskaya [i dr.] ; pod obshchey redaktsiyey Ye. I. Markovskoy. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2023.
9. 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 Sphere Taking into Account the Application of Individual Models of Public-Private Partnership]/ S. A. Pravkin, V. V. Smirnova // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 2 (30). — S. 112—124.
10. Pravkin, S. A. Problemy investitsionnykh otnosheniy na osnove modeley GCHP [Problems of investment relations based on PPP models]/ S. A. Pravkin // V sbornike: 21 vek: fundamental'naya nauka i tekhnologii. Materialy XXXIII mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. Bengaluru, Karnataka, India. — 2023. — S. 223—227.
11. Pravkin, S. A. Publichno-chastnoye partnerstvo v usloviyakh tsifrovizatsii [Public-private partnership in the context of digitalization]/ S. A. Pravkin // V sbornike: Publichno-pravovyye problemy transportnogo prava. Materialy Pyatogo mezhdunarodnogo transportno-pravovogo foruma. — Moskva, 2023.
12. Pravkin, S. A. Mekhanizm realizatsii investitsiy v sootvetstvii s tselyami i zadachami Transportnoy strategii Rossiyskoy Federatsii [Mechanism for implementing investments in accordance with the goals and objectives of the Transport Strategy of the Russian Federation]/ S. A. Pravkin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2024. — № 1 (49). — S. 167—190.
13. Pravkin, S. A. Realizatsiya mekhanizma gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v transportnoy sfere [Implementation of the public-private partnership mechanism in

the transport sector]/ S. A. Pravkin // Transportnoye pravo i bezopasnost'.— 2019. — № 1 (29). — S. 137—156.
14. Rodionov, A. N. Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo (GCHP): Teoriya voprosa i mirovoy opyt realizatsii GCHP proyektov [Public-private partnership (PPP): Theory of the issue and world experience in implementing PPP projects]/ A. N. Rodionov, M. A. D'yakonova // Putevoditel' predprinimatelya. — 2023. — Tom 16. — № 4. — S. 226—232.
15. Sanitskiy, D. I. Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo v Rossii: sushchnost' i usloviya razvitiya [Public-private partnership in Russia: essence and conditions for development]/ D. I. Sanitskiy // Konsul'tantPlyus. 2024.
16. Khasan, M. M. A. Infrastrukturnyye GCHP-proyekty v rossiyskoy praktike: trayektoriya razvitiya [Infrastructure PPP projects in Russian practice: development trajectory]/ M. M. A. Khasan // Vestnik Tverskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Ekonomika i upravleniye. — 2023. — № 1 (61). — S. 212—219.
17. Kholodkova, YU. S. Ponyatiye i pravovaya priroda kontsessionnykh soglasheniy [Concept and legal nature of concession agreements]/ YU. S. Kholodkova // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. — 2016. — № 405. — S. 184—189
18. Cherkasov, K. V. Publichno-chastnoye partnerstvo v sfere transporta: osnovnyye mekhanizmy i perspektivy sovershenstvovaniya pravovogo regulirovaniya [Public-private partnership in transport: main mechanisms and prospects for improving legal regulation]/ K. V. Cherkasov, A. V. Piptyuk // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. — 2022. — № 476.
19. Yudina, T. N. Tsifrovyye preobrazovaniya v upravlenii ekonomikoy i rol' v nikh gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Digital transformations in economic management and the role of public-private partnerships in them]/ T. N. Yudina, A. M. Balashov // Gosudarstvennoye upravleniye. Elektronnyy vestnik. — 2020. — Vypusk № 80.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 656.025

Проскурнина Марина Александровна,
начальник отдела тарифной политики Управления маркетинга,
тарифной политики управления доходностью
акционерного общества «ФПК»,
почетный железнодорожник ОАО «РЖД»

Исторические аспекты формирования тарифов на перевозки пассажиров в дальнем следовании во внутригосударственном сообщении

Аннотация. Формирование тарифов на перевозки пассажиров в поездах дальнего следования является актуальным вопросом на протяжении всей истории функционирования железнодорожного транспорта. Подходы к тарифообразованию трансформировались по мере реализации внутренней политики и претерпели ряд изменений с момента их первоначального формирования. Важность отображения обозначенных исторических аспектов обусловлена необходимостью их использования при формировании тарифной политики на будущие периоды.

Ключевые слова: тарифы; плата за проезд; индексация; перевозки пассажиров; фирменные поезда; типы вагонов

Marina Al. Proskurnina,
head of tariff policy department of the department of marketing,
tariff policy, and management of the income
of the Joint Stock Company “FPK”
honorary railway worker of JSC Russian Railways

Historical aspects of formation of tariffs for long-distance passenger transportation in domestic traffic

Abstract. Formation of tariffs for passenger transportation in long-distance trains has been a topical issue throughout the history of railway transport. Approaches to tariff formation have been transformed since domestic policy implementation and have undergone several changes since their initial formation. The importance of displaying the designated historical aspects is due to the need to use them when forming tariff policy for future periods.

Keywords: tariffs; fares; indexation; passenger transportation; branded trains; types of carriages.

Тарифы, сборы и плата на работы (услуги), связанные с перевозкой пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования, устанавливаются на основе себестоимости и уровня рентабельности, обеспечивающего безубыточность деятельности организаций железнодорожного транспорта.

Тарифы на перевозки пассажиров во внутригосударственном сообщении в составе дальних поездов установлены для взрослых и детей (по тарифным составляющим) в зависимости от категории поезда, типа вагона и дальности поездки пассажира.

Плата за проезд пассажира складывается из стоимости плацкарты и билета. Плацкартная составляющая передается дороге формирования поезда (вагона) на покрытие расходов по экипировке, содержанию, ремонту и амортизации подвижного состава. Билетная составляющая распределяется между дорогами — участницами перевозки пассажиров пропорционально выполненным пассажиро-километрам.

В структуре тарифа выделяются составляющие:

— вагонная, учитывающая расходы по экипировке, техническому обслуживанию, ремонту, амортизации пассажирских вагонов и обслуживанию пассажиров в пути следования;

— инфраструктурная, связанная с возмещением расходов на обслуживание инфраструктуры при продвижении пассажирских поездов;

— локомотивная, учитывающая расходы, связанные с услугами локомотивной тяги по продвижению пассажирских поездов;

— вокзальная, учитывающая расходы, связанные с содержанием вокзалов, железнодорожных агентств, групп учета и отчетности, автоматизированной системы управления «Экспресс-3». Расходы, связанные с предоставлением услуг по продаже проездных документов подразделениями организаций железнодорожного транспорта, также включены в вокзальную составляющую.

Уровень пассажирских тарифов на железнодорожном транспорте не изменялся на протяжении 43 лет (с 1948 по 1991 г.) за исключением повышения в 1986 г. стоимости проезда в мягких вагонах (СВ на 50%, мягкие с четырехместными купе на 10%).

В 1961 году при проведении Денежной реформы в СССР был проведен пересчет железнодорожных тарифов в соотношении 10 к 1.

В 1991 году постановлением Кабинета Министров СССР от 21 марта 1991 г. № 107 право установления пригородных тарифов было передано железным дорогам по согласованию с местными органами власти, не допуская убыточности перевозок.

В период с 1992 по 2015 г. государственное регулирование тарифов в сфере пассажирских перевозок в дальнем следовании осуществлялось уполномоченными федеральными органами исполнительной власти:

- Комитетом Российской Федерации по политике цен (Госкомцен);
- Федеральной службой России по регулированию естественных монополий на транспорте (ФСЕМТ России);
- Министерством Российской Федерации по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства (МАП России);
- Федеральной энергетической комиссией (ФЭК России);
- Федеральной службой по тарифам (ФСТ России).

С 1 марта 1993 г. тарифы на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа установлены Прейскурантом № 10-02-16, введенным в действие постановлением Госкомцен от 15 марта 1993 г. № 11.

Основными факторами базовых тарифов на перевозку пассажиров были:

— скорость движения поезда;

— категории поезда (пассажирский, скорый, пассажирский фирменный, скорый фирменный);

— тип вагона (общий, плацкартный, купейный, СВ);

— категории пассажира (взрослый, детский).

При определении количественных значений параметров дифференциации учитывались влияние скорости поезда на объекты инфраструктуры и подвижной состав, технологическая вместимость пассажирского вагона и др.

С 1994 г. в соответствии с постановлением Роскомцен от 22 декабря 1993 г. № 44 «О тарифах на перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом» тарифы на проезд пассажиров в фирменных поездах устанавливаются с предельным индексом 1,5 к тарифам Прейскуранта № 10-02-16.

В целях развития межотраслевой конкуренции на рынке пассажирских транспортных услуг МАП России (решения Правления МАП России от 3 августа 2000 г. № 24/06-1-жд, от 25 апреля 2001 г. № 19/06-1-жд), в порядке эксперимента, предоставило МПС России право сроком на один год, с 10 сентября 2000 г. по 10 сентября 2001 г., самостоятельно устанавливать тарифы на перевозку пассажиров в вагонах «СВ» всех категорий поездов, скоростных поездах ЭР-200 (№ 161/162 и №162/163), в купейных вагонах фирменных поездов с условием, что общее количество таких поездов не будет превышать 104.

Необходимым условием дерегулирования тарифов на перевозки пассажиров в вагонах СВ и купейных вагонах фирменных поездов являлось соблюдение принципа альтернативности при выборе проезда в поездах по регулируемым тарифам.

По информации МПС России назначение фирменных поездов осуществлялось при обязательном курсировании альтернативных нефирменных поездов в том же сообщении. При отсутствии нефирменных

поездов на конкретном направлении в состав фирменных поездов обязательно включались вагоны без признака «фирменности».

С 1 января 2002 г. Комиссия Правительства РФ по вопросам тарифного регулирования на федеральном железнодорожном транспорте (протокол от 21 ноября 2001 г. № 9) приняла решение ввести дерегулирование тарифов на перевозки пассажиров в дальнем следовании в вагонах СВ всех поездов, в скоростных поездах, а также в купейных вагонах всех поездов (за исключением перевозок пассажиров в купейных вагонах на маршрутах, определяемых МАП России, где отсутствуют условия эффективной конкуренции с другими видами транспорта).

С 2002 г. в соответствии с постановлением ФЭК России от 9 января 2022 г. № 1/3 «Об установлении тарифов на перевозки пассажиров в вагонах СВ, купейных вагонах всех поездов и скоростных поездах» МПС России дано право самостоятельно устанавливать тарифы на перевозки пассажиров в дальнем следовании в скоростных поездах, в вагонах СВ и купейных вагонах всех поездов (за исключением перевозок пассажиров в купейных вагонах на маршрутах, определяемых МАП России, где отсутствуют условия эффективной конкуренции с другими видами транспорта).

С 1 января 2003 г. постановлением ФЭК России от 17 декабря 2002 г. № 92-т/5 в целях доступности перевозок пассажиров с 1 января 2003 г. установлен пониженный тариф на перевозки пассажиров в плацкартных и купейных вагонах в поездах дальнего следования при проезде из (в) Калининградской области в (из) другие регионы России до уровня стоимости проезда на аналогичные расстояния по внутригосударственному тарифу.

С 1 января 2003 г. постановлением ФЭК Российской Федерации от 20 декабря 2002 г. № 95-т/2 применяется практика гибкого регулирования тарифов на перевозки пассажиров в дальнем следовании по периодам года в зависимости от спроса населения.

Данное решение направлено на сглаживание неравномерности спроса при перевозках пассажиров с целью сокращения общего уровня затрат перевозчика для обеспечения перевозок в пиковые периоды (праздничные дни, летний период), а для населения обеспечивает возможность планировать свои поездки с экономией транспортных расходов в периоды года, характеризующиеся относительно низкой транспортной подвижностью населения.

Изменение тарифов производилось путем их индексации (установления индексов к уровню тарифов предыдущего года и применения дифференцированных индексов графика гибкого регулирования).

Индексация пассажирских тарифов, багажа и грузобагажа устанавливалась решениями Правления ФЭК России, ФСТ России, в дальнейшем (с 2015 г.) ФАС России.

С 30 мая 2004 г. распоряжением ОАО «РЖД» от 22 марта 2004 г. № 1748р «Об организации перевозок пассажиров скорыми поездами «Экспресс»

дальнего следования» начальникам железных дорог — филиалов ОАО «РЖД» предоставлено право:

— перевода всех пассажирских поездов «Экспресс», сформированных из моторвагонного подвижного состава и курсирующих в дальнем сообщении (свыше 150 км), в категорию «скорые поезда «Экспресс» дальнего следования»;

— применения предельного уровня тарифов на проезд пассажиров в скорых поездах «Экспресс» дальнего следования в соответствии с решением Правления МАП России от 6 апреля 2000 г. № 7/06-1-жд: в вагонах первого класса — по тарифу купейного вагона скорого поезда, второго класса — по тарифу плацкартного вагона скорого поезда, третьего класса — по тарифу жесткого вагона с местами для сидения скорого поезда Прейскуранта № 10-02-16 с применением коэффициентов регулирования стоимости проезда в данных поездах не ниже стоимости проезда в пригородных поездах аналогичных назначений.

Постановлением Правительства РФ от 5 августа 2009 г. № 643 «О государственном регулировании тарифов, сборов и платы в отношении работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок» утвержден Перечень работ (услуг) субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок, тарифы, сборы и плата в отношении которых регулируются государством, в который включена услуга по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении (за исключением перевозок в вагонах категории «СВ» и «купе»).

Приказом ФСТ России от 14 декабря 2010 г. № 431-т/1 «Об изменении государственного регулирования в отношении субъектов естественных монополий при перевозках пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении, а также при оказании услуги по пользованию комплектами постельного белья» установлено, что ценовое регулирование не применяется в отношении услуг по перевозке пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования во внутригосударственном сообщении в составе скоростных поездов, а также услуг по пользованию комплектами постельного белья во всех типах вагонов (за исключением плацкартных вагонов).

Тарифы на перевозки пассажиров в плацкартных, общих (с местами для сидения) вагонах установлены регулятором на уровне ниже экономически обоснованного, потери в доходах от тарифного регулирования компенсируются перевозчикам из средств федерального бюджета на основании правил, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 7 апреля 2007 г. № 207. Ежегодно ФАС России определяет экономически обоснованный уровень тарифов на перевозки пассажиров в данном сегменте перевозок.

С 1 октября 2010 г. изменилась система тарификации пассажирских перевозок в дальнем следовании. Вступило в силу Тарифное руководство, утвержденное приказом ФСТ России от 27 июля 2010 г. № 156-т/1.

С момента вступления в силу приказа ФСТ России от 27 июля 2010 г. № 156-т/1 приказом ФСТ России № 158-т/3 от 27 июля 2010 г. «О признании утратившими силу некоторых приказов МАП России и постановлений Роскомцен» таблицы № 1-8 Прейскуранта № 10-02-16 признаны утратившими силу.

Тарифы на проезд пассажиров в регулируемом сегменте перевозок (по тарифным составляющим) установлены Тарифным руководством для взрослых и детей в зависимости от вида тяги (локомотивная, моторвагонная), категории поезда, типа вагона и дальности поездки пассажира аналогично тарифам Прейскуранта № 10-02-16. Кроме того, продолжена практика применения дифференцированных по календарным периодам года индексов изменения тарифов.

С 2013 г. Приказом ФСТ России от 4 декабря 2012 г. № 346-т/3 тарифы на проезд в вагонах 1 класса в составе скорых поездов мотор-вагонного подвижного состава являются предельно максимальными. Таким образом, АО «ФПК» вправе снижать тарифы на проезд в вагонах 1 класса в составе скорых поездов мотор-вагонного подвижного состава.

С 2015 г. тарифы, установленные Тарифным руководством (приказ ФСТ России от 5 декабря 2014 г. № 280-т/1) в регулируемом сегменте, являются предельно максимальными. Таким образом, АО «ФПК» вправе снижать тарифы на проезд в плацкартных и общих (с местами для сидения) вагонах пассажирских и скорых поездов локомотивной тяги и вагонах 1, 2, 3 классов в составе скорых поездов мотор-вагонного подвижного состава.

С 2021 г. Приказом ФАС России от 16 сентября 2020 г. № 845/20 АО «ФПК» предоставлено право самостоятельно применять дифференцированные по календарным периодам года индексы (предельно максимальный индекс — 1,2) к уровню тарифов в зависимости от изменения спроса и на уровне, обеспечивающем не превышение их среднегодового

(в течение календарного года) значения в расчете на количество дней значения 1,0. Гибкий график регулирования тарифов утверждается локальными нормативными документами перевозчика и публикуется на официальном сайте ОАО «РЖД».

Дерегулированный сегмент

Тарифы, сборы и плата на железнодорожном транспорте, не регулируемые государством, устанавливаются на договорной основе и контролируются государством в соответствии с антимонопольным законодательством.

С 1 октября 2010 г. организационно-распорядительным документом ОАО «ФПК» утверждены базовые тарифы (по тарифным составляющим)

на перевозки взрослых и детей в вагонах «Люкс», СВ и купейных вагонах (дерегулированный сегмент перевозок).

При формировании тарифов на проезд в купейных вагонах и вагонах СВ был рассчитан коэффициент их соотношения к тарифам на проезд в плацкартном вагоне, утвержденным Тарифным руководством, в зависимости от вида тяги, категории поезда, типа вагона и дальности поездки пассажира. В вагонах «Люкс» — к тарифам на проезд в вагонах СВ.

С 2010 г. тарифы на перевозки пассажиров в регулируемом сегменте индексировались приказами ФСТ России (с 2015 г. — ФАС России) на уровне Прогнозов социально-экономического развития Российской Федерации, в дерегулированном — решениями АО «ФПК», но не выше прогнозных значений ИПЦ. С 2018 г. тарифы на проезд во всех сегментах перевозок индексируются на основании сценарных условий функционирования экономики Российской Федерации и основных параметров прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на следующий год и на плановый период, опубликованных на официальном сайте Минэкономразвития России социально-экономического развития Российской Федерации.

Индексация пассажирских тарифов на железнодорожные перевозки устанавливается на основании общей макроэкономической ситуации в соответствии с данными Минэкономразвития России и не превышает уровня инфляции.

С 2013 г. в дерегулированном сегменте перевозок выделяются две системы тарифообразования.

1. Без применения динамического ценообразования: тарифы на проезд в вагонах дерегулированного сегмента перевозок установлены локальными актами перевозчиков. Стоимость проезда зависит от категории поезда (пассажирский, скорый), типа вагона (ЛЮКС, СВ, купейный вагон), дальности поездки пассажира, коэффициентов графика гибкого регулирования тарифов.

2. Формирование тарифов с применением системы динамического ценообразования.

Система управления доходностью, основанная на механизме гибкого ценообразования, внедрена по согласованию с ФАС России с 2013 г.

В холдинге «РЖД» механизмом реализации динамического ценообразования является «Система динамического управления тарифами и стимулирования спросом» АСУ «Экспресс-3» (далее — ДУТИСС). Применение ДУТИСС при формировании тарифов в дерегулированном сегменте перевозок регламентировано организационно-распорядительным документом АО «ФПК». При этом расчет тарифов в дерегулированном сегменте перевозок в рамках ДУТИСС производится на основании тарифов, утвержденных локальным нормативным актом перевозчика с учетом ежегодной индексации, к которым применяются для каждого поезда дифференцированные

коэффициенты по календарным периодам года в зависимости от неравномерности спроса по дням недели, от загрузки с детализацией по дате отправления поезда, количеству дней до отправления, типу вагона, расположения мест в вагоне.

Таким образом, в целях повышения транспортной доступности населения существующая система тарифообразования позволяет применять различные маркетинговые инициативы, направленные на снижение тарифной нагрузки для пассажиров, как в регулируемом, так и в дерегулированном сегментах перевозок.

В завершении необходимо отметить, что вне зависимости от методологии, тарифы на проезд важно формировать исходя из необходимости достижения баланса интересов потребителей и перевозчиков, являющихся субъектами естественных монополий, обеспечивающего доступность реализуемого товара для потребителей и эффективное функционирование перевозчиков.

ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКИХ СУДОВ И БЕЗОПАСНОЙ НАВИГАЦИИ

УДК 656.61

Клюев Виталий Владимирович,
директор Департамента государственной политики
в области морского и внутреннего водного транспорта
Минтранса России

Окончательное формирование системы правового регулирования эксплуатации автономных судов в России

Аннотация. Формирование правовой основы для эксплуатации морских автономных надводных судов (МАНС) в России с вступлением в силу федерального закона об автономных судах и комплекта нормативных правовых актов Правительства РФ и федеральных органов исполнительной власти на тему автономного судоходства, предусмотренных этим законом, практически завершено. С 1 сентября 2024 г. субъекты общественных отношений, связанных с эксплуатацией автономных и полуавтономных морских и речных судов, смогут осуществить переход на эту новую технологию при наличии соответствующих технических возможностей. Наличие большого количества правовых актов, формирующих регуляторные основы для автономного судоходства, требуют системного осмысления, анализа и рассмотрения в целях их комплексного применения в практической деятельности. Настоящая публикация нацелена на обобщенное формулирование идей и положений отдельных актов в области автономного судоходства, изложение регулируемых правоотношений в системной взаимосвязи.

Ключевые слова: торговое мореплавание; автономное судоходство; морское частное право; правовое регулирование морских автономных надводных судов; внешний экипаж морского судна; внешний капитан морского судна; компетентная в области автономного судоходства организация.

Vitaly V. Klyuev,
director of the Department of State Policy in the field of maritime
and inland water transport of the Ministry of Transport of Russia

Final forming legal scheme in the field of autonomous shipping in Russia

Abstract. The formation of a legal framework for the operation of maritime autonomous surface ships (MASS) in Russia with the entry into force of the

federal law on autonomous vessels and a set of regulatory legal acts of the Government of the Russian Federation and federal executive authorities on the topic of autonomous navigation provided for by this law is almost complete. From September 1, 2024, subjects of public relations related to the operation of autonomous and semi-autonomous marine and river vessels will be able to make the transition to this new technology if appropriate technical capabilities are available. The existence of a large number of legal acts that form the regulatory framework for autonomous navigation requires systematic understanding, analysis and consideration in order to apply them comprehensively in practice. This publication is aimed at generalizing the ideas and provisions of individual acts in the field of autonomous navigation, outlining regulated legal relations in a systemic relationship.

Keywords: merchant shipping; autonomous shipping; maritime law; regulation of maritime autonomous surface ships; external crew of a sea vessel; external captain of a sea vessel; organization competent in the field of autonomous shipping.

Введение

Российская Федерация является одной из стран, проявляющих существенную заинтересованность в проектах морских автономных надводных судов (МАНС) и занимающихся такими проектами [1, стр. 269]. Сведения о национальном эксперименте по эксплуатации МАНС, который проводится с 2020 г., регулярно представляются Россией на формах Международной морской организации и включают в себя как практические, так и юридические аспекты применения МАНС, возникающие в ходе эксперимента [2].

Формирование правовых основ для эксплуатации МАНС в России осуществлялось на протяжении последних нескольких лет и ключевым событием в этом направлении стало принятие Федерального закона от 10 июля 2023 г. № 294 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», которыми предусматривается толкование МАНС и особенности их применения [3].

Указанный Закон вносит изменения в некоторые национальные кодексы и федеральные законы, такие как Кодекс торгового мореплавания РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, Федеральные законы от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне», от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Все эти поправки разработаны с целью формирования правовых основ эксплуатации МАНС.

Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294 прошел обсуждения в заинтересованных министерствах и ведомствах, а также интенсивные слушания на различных административных уровнях, претерпел значительные изменения до того, как был согласован в марте 2024 г. и 1 сентября 2024 г. вступил в силу.

Во исполнение Федерального закона от 10 июля 2023 г. № 294 требовалось разработать, обсудить, утвердить и выпустить несколько подзаконных актов. Задача была инициирована Минтрансом России. Всего принято 4 постановления Правительства РФ, 12 приказов Минтранса России и 2 приказа ФНС России. Указанные постановления Правительства РФ и приказы будут действовать на протяжении шестилетнего периода с 1 сентября 2024 г. по 1 сентября 2030 г.

В указанных постановлениях и приказах конкретезированы общие положения Федерального закона от 10 июля 2023 г. № 294 и предписаны способы их исполнения. В них представлены требования к компетентным в области автономного судоходства организациям, электронным договорам и соглашениям, изложены положения по присвоению уникального идентификатора МАНС, правила выдачи свидетельства о минимальном безопасном составе внешнего экипажа автономного судна, правила управления автономными судами, дипломирования членов внешнего экипажа, требования к автономным навигационным системам при маневрировании судна в порту и на подходах к нему, изменения общих правил плавания и стоянки в порту.

Требования к компетентным в области автономного судоходства организациям

В Кодекс торгового мореплавания и Кодекс внутреннего водного транспорта внесено понятие компетентной в области автономного судоходства организации. Вместе с тем детальные требования к такой организации разработаны и представлены в постановлении Правительства РФ от 24 мая 2024 г. № 672 в отношении морских судов и в постановлении Правительства РФ от 23 мая 2024 г. № 660 в отношении судов внутреннего водного транспорта.

Основные требования к компетентным в области автономного судоходства организациям заключаются в следующем:

1) организация должна быть юридическим лицом, созданным в соответствии с законодательством РФ;

2) компетенция организации в области автономного судоходства подтверждается соответствующим свидетельством, выданным любой российской организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов;

3) такая организация должна обеспечивать исправное техническое состояние и непрерывное функционирование технических средств, необходимых для управления автономными судами. Соответствие такого оборудования и средств должно быть подтверждено документально;

4) такая организация должна обеспечивать укомплектованность судна внешним экипажем в соответствии с требованиями свидетельства о безопасном минимальном составе внешнего экипажа и другими требованиями.

Электронные договоры и соглашения

Правила обмена договорами морской перевозки и коносаментами в электронном виде, а также содержащимися в них данными, между перевозчиками и отправителями, как и правила предоставления таких документов в государственную информационную систему электронных перевозочных документов, установлены постановлением Правительства РФ от 31 мая 2024 г. № 734 для морских перевозок и постановлением Правительства РФ от 1 июня 2024 г. № 753 для перевозок средствами внутреннего водного транспорта.

ФНС России, в свою очередь, утвердила соответствующие форматы электронных документов в двух приказах — от 13 мая 2024 № ЕД-7-26/382@ для морских перевозок и от 14 мая 2024 № ЕД-7-26/383@ для перевозок судами внутреннего водного транспорта.

Электронные документы будут подписываться электронной подписью и, таким образом, будут юридически значимыми, признаваться в качестве документов всеми государственными органами и участниками перевозочного процесса, подключенными к системе обмена электронными документами.

Уникальный идентификатор МАНС

В российском законодательстве автономные или дистанционно управляемые суда под флагом РФ обязаны иметь специализированный уникальный номер, указывающий на то, что судно контролируется или может контролироваться с берега. Эта мера представляется необходимой для уведомления тех, кто находится в непосредственной близости от судна, о том, что судно дистанционно управляемое или автономное.

Два приказа Минтранса России, а именно, приказы от 8 декабря 2023 г. № 411 и от 8 декабря 2023 г. № 412, устанавливают требования к морским судам и судам внутреннего водного транспорта, соответственно.

Уникальный номер присваивается любой российской организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов. Номер должен состоять из букв и цифр, наносится на корпус.

Правила ведения журналов

Приказом Минтранса России от 22 февраля 2024 г. № 66 предписаны правила ведения судового журнала, машинного журнала, радиожурнала и санитарного журнала в электронном виде. Эти правила распространяются только на полностью автономные суда. Помимо подробностей ведения журналов, в приказе указано, что судовой журнал, машинный журнал и радиожурнал подлежат учету и контролю в службе капитана морского порта, в то время как ведение санитарного журнала отнесено к ответственности только судовладельца.

Для судов внутреннего водного транспорта издан отдельный приказ Минтранса России от 24 января 2024 г. № 27, где установлены соответствующие правила и положения ведения электронного судового журнала. Эти правила также распространяются только на полностью автономные суда.

Положение о выдаче свидетельства о минимальном составе внешнего экипажа автономного судна

Приказом Минтранса России от 2 мая 2024 г. № 159 установлены правила определения безопасного минимального состава внешнего экипажа автономного судна и выдачи соответствующего свидетельства.

Свидетельство о безопасном минимальном составе внешнего экипажа выдается капитаном морского порта регистрации судна. При выдаче свидетельства капитан морского порта руководствуется нормативами, указанными в документе, подтверждающем соответствие технических средств по управлению автономным судном требованиям к таким средствам.

В свидетельстве о безопасном минимальном составе внешнего экипажа указывается состав внешнего экипажа, а именно, внешний капитан, оператор (внешний вахтенный офицер), оператор (внешний вахтенный механик) и внешний специалист по связи, а также соответствующее обоснованное количество членов экипажа по каждой из ролей. Кроме того, в свидетельство о безопасном минимальном составе включены район плавания, режим использования автономного судна по времени, режим работы внешнего экипажа, сведения об экипаже на борту и т.д. Наименование — свидетельство о минимальном безопасном составе внешнего экипажа — может быть в дальнейшем откорректировано и рассматривается как функциональный термин.

На судах внутреннего водного транспорта минимальный безопасный состав внешнего экипажа регулируется приказом Минтранса России от 16 апреля 2024 г. № 130. Точные требования, установленные для судов внутреннего водного транспорта, не являются идентичными, так как количество экипажа соотнесено с мощностью двигателя судна и количеством часов дистанционного управления.

Правила управления автономными судами

Правила управления морскими автономными судами установлены приказом Минтранса России от 22 апреля 2024 г. № 140. Основные заключаются в следующем:

1) решение о передаче управления полуавтономным судном от экипажа на борту к системе автономного судоходства (САС) и/или от САС к экипажу на борту принимает экипаж на борту, а именно, член экипажа, который несет навигационную вахту. Момент перехода управления фиксируется в судовом журнале;

2) решение о передаче управления дистанционно управляемого судна от экипажа на борту к внешнему экипажу принимает капитан на борту судна. Если внешний экипаж теряет контроль над судном или ему

требуется передать контроль за судном экипажу на борту, внешний вахтенный офицер должен уведомить капитана на борту. Момент перехода управления фиксируется в судовом журнале;

3) решение о передаче управления от внешнего экипажа к САС и/или от САС к внешнему экипажу принимает вахтенный помощник внешнего капитана судна. Момент перехода управления фиксируется в судовом журнале;

4) управление полностью автономным судном осуществляется в автоматическом режиме. Решение о передаче управления полностью автономным судном от САС к внешнему экипажу и от внешнего экипажа к САС принимает вахтенный помощник внешнего капитана судна. Момент перехода управления фиксируется в судовом журнале;

5) обеспечение безопасного управления автономным судном на ходу и стоянке осуществляется круглосуточно, посменно членами внешнего экипажа;

6) также в приказе прописаны обязанности вахтенной службы, но, в целом, они не отличаются от стандартных действий, требуемых от экипажей судов с классическим способом управления.

В приказе Минтранса России от 19 марта 2024 г. № 86 предписаны практически аналогичные правила для судов внутреннего водного транспорта.

Дипломирование членов внешних экипажей судов

Приказом Минтранса России от 8 апреля 2024 г. № 117 предписаны требования к квалификации и плавательному цензу следующих специалистов:

1) внешний капитан;

2) специалист по управлению автономным судном (внешний оператор), компетентный в области дистанционной эксплуатации судовой энергетической установки, электрооборудования и средств автоматики;

3) специалист (внешний оператор) по управлению автономным судном.

Тем же приказом установлены формы свидетельств, подтверждающих квалификацию внешнего капитана и внешнего оператора, а также правила выдачи таких свидетельств.

Схожие процедуры установлены для судов внутреннего водного транспорта в приказе Минтранса России от 8 апреля 2024 г. № 118.

Требования к системам обеспечения управления движением автономных судов в морском порту и на подходах к нему

Приказом Минтранса России от 2 мая 2024 г. № 160 в целях обеспечения связи с действующей в навигационном районе СУДС, предоставления требуемой информации, а также для получения обязательных к исполнению инструкций СУДС и других данных установлены некоторые требования к системам автономного судоходства. Приказом также установлено, что в таких системах должны быть реализованы вывод на

экран картографических данных, контроль отклонений от маршрута, получение и вывод на экран данных *NAVTEX*.

Поправки к Общим правилам плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним

Приказом Минтранса России от 4 декабря 2023 г. № 396 введены поправки к Общим правилам, предписывающим судам способы маневрирования и стоянки при нахождении судна в акватории морского порта или на подходах к нему. Эти поправки в основном носят редакторский характер, так как правила, как таковые, не нуждаются в корректировках ввиду того, что автономные и дистанционно управляемые суда предположительно должны следовать общим процедурам и правилам.

Выводы

Начиная с 2019 г., в рамках эксперимента по автономной навигации Российская Федерация внесла множество новшеств в свое законодательство, направленных на разработку и внедрение данной новой технологии в обычную деятельность. В настоящий момент принятые изменения в законодательство представляются взвешенными и исчерпывающими, создают завершенную комплексную системную правовую основу для эксплуатации автономных судов. Но поскольку МАНС не используется повсеместно и практика применения пока нарабатывается, могут потребоваться дальнейшие обсуждения, корректировки правил и другие изменения.

Литература

1. Якунчиков, В. В. Состояние дел в Автономном судоходстве / В. В. Якунчиков, В. В. Клюев, В. П. Куприяновский, И. Ф. Михалевич, С. С. Соколов, А. В. Артемьев, Н. Н. Харченко // Дайджест 2023. — Министерство транспорта Российской Федерации, Российский университет транспорта. — 2023, С. 269.
2. Клюев, В. В. Участие Российской Федерации в разработке международных правовых инструментов в области автономного судоходства // В. В. Клюев [и др.] // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 1С. — С. 9—267.
3. Клюев, В. В. Развитие законодательства в области автономного судоходства в Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 4(48). — С. 74—89.

References

1. Yakunchikov, V. V. Sostoyaniye del v Avtonomnom sudokhodstve [The state of affairs in autonomous shipping]/ V. V. Yakunchikov, V. V. Klyuyev, V. P. Kupriyanovskiy, I. F. Mikhalevich, S. S. Sokolov, A. V. Artem'yev, N. N. Kharchenko // Daydzhest 2023. — Ministerstvo transporta Rossiyskoy Federatsii, Rossiyskiy universitet transporta. — 2023, S. 269.
2. Klyuyev, V. V. Uchastiye Rossiyskoy Federatsii v razrabotke mezhdunarodnykh pravovykh instrumentov v oblasti avtonomnogo sudokhodstva [Participation of the Russian Federation in the development of international legal instruments in the autonomous shipping]// V. V. Klyuyev [i dr.] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2024. — № 1C. — S. 9—267.

3. Klyuyev, V. V. Razvitiye zakonodatel'stva v oblasti avtonomnogo sudokhodstva v Rossiyskoy Federatsii / [Development of legislation in the field of autonomous shipping in the Russian Federation] / Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 4(48). — S. 74—89.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 342

Воронов Алексей Михайлович,
доктор юридических наук, профессор,
главный научный сотрудник НИЦ 4 Всероссийского
научно-исследовательского института МВД России
alex_voronoff@mail.ru

Гирько Сергей Иванович,
доктор юридических наук, профессор,
директор Центра исследования проблем безопасности
Российской академии наук,
заслуженный деятель науки Российской Федерации
syvorina959134@mail.ru

Ирошников Денис Владимирович,
доктор юридических наук, доцент,
заведующий кафедрой правового обеспечения национальной
безопасности Института права и национальной безопасности
Российской академии народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации
iroshnikov-dv@ranepa.ru

Камышанский Дмитрий Юрьевич,
старший преподаватель юридического факультета Московского
университета имени А. С. Грибоедова (ИМПЭ им. А.С. Грибоедова),
член Экспертно-консультативного совета при Совете Парламентской
Ассамблеи Организации Договора о коллективной безопасности
kamyshanski_dmitri@mail.ru

Кардашова Ирина Борисовна,
доктор юридических наук, профессор,
профессор кафедры основ прокурорской деятельности
Университета прокуратуры Российской Федерации
ikardashova@yandex.ru

Кобец Петр Николаевич,
доктор юридических наук, профессор,
главный научный сотрудник Всероссийского научно-исследовательского
института МВД России
pkobets37@rambler.ru

Кузьмин Игорь Александрович
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры теории и истории государства и права
Иркутского юридического института (филиала)
Университета прокуратуры Российской Федерации
grafik-87@mail.ru

Овчинников Олег Анатольевич,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры правового обеспечения национальной безопасности
Института права и национальной безопасности РАНХиГС
ovchinnikov.oleg@mail.ru

Пролетенкова Светлана Евгеньевна,
доктор юридических наук, доцент,
главный научный сотрудник Всероссийского научно-исследовательского
института МВД России
proletenkova@mail.ru

Пузиков Руслан Владимирович,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры гражданского права Института права
и национальной безопасности Тамбовского государственного
университета имени Г. Р. Державина
ruslanlaw@mail.ru

Черкасов Константин Валерьевич,
доктор юридических наук, доцент,
профессор кафедры конституционного и административного права
Всероссийского государственного университета юстиции
(РПА Минюста России)
CherkasovKV1978@yandex.ru

Обзор III Всероссийской научно-практической конференции «Правовое обеспечение национальной безопасности. Десять лет Закону о стратегическом планировании в Российской Федерации» (РАНХиГС, Москва, 19 апреля 2024 года)

Аннотация. Представлен обзор III Всероссийской научно-практической конференции «Правовое обеспечение национальной безопасности. Десять

лет Закону о стратегическом планировании в Российской Федерации», прошедшей 19 апреля 2024 г. в Институте права и национальной безопасности Российской Академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации. Научно-практическая конференция собрала в общей сложности 280 участников из 34 регионов России, среди которых представители более 60 образовательных и научных организаций, а также практикующие юристы из правотворческих, правоприменительных и судебных органов, представители общественных организаций. В работе мероприятия приняли участие более 60 докторов и более 120 кандидатов наук. В обзоре публикуются тезисы основных докладов участников конференции.

Ключевые слова: безопасность; национальная безопасность; стратегическое планирование; Стратегия национальной безопасности.

Aleksey M. Voronov,
Doctor of Law, professor,
main researcher of the Research Center 4 of the All-Russian Research Institute of the MIA of Russia

Sergey Iv. Gir'ko,
Doctor of Law, professor,
head or of the Center for Security Research
of the Russian Academy of Sciences,
honored scientist of the Russian Federation

Denis V. Iroshnikov,
Doctor of Law, associate professor,
head of the department of the law enforcement of national security
of the Russian Presidential Academy of National Economy
and Public Administration

Dmitry Yu. Kamyshansky,
Senior lecturer of the law faculty of the Moscow University
named after A.S. Griboedov, member of the Expert Advisory Council
of the Council of the Parliamentary Assembly of the Collective Security Treaty Organization

Irina B. Kardashova,
Doctor of Law, professor,
professor of the department of fundamentals of prosecutor's activity
of the University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation

Petr N. Kobets,
Doctor of Law, professor,
main researcher of the All-Russian Research Institute of the MIA of Russia

Igor Al. Kuzmin,
Candidate of Law, associate professor,
associate professor of the department of theory and history
of state and law of the Irkutsk Law Institute (a branch)
of the University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation

Oleg An. Ovchinnikov,
Candidate of Law, associate professor,
associate professor of the department of the law enforcement
of national security of the Russian Presidential Academy
of National Economy and Public Administration

Svetlana Ev. Proletenkova,
Doctor of Law, associate professor,
main researcher of the All-Russian Research Institute of the MIA of Russia

Ruslan V. Puzikov,
Candidate of Law, associate professor,
associate professor of the department of civil law of the Institute
of Law and National Security of the Derzhavin Tambov State University

Konstantin V. Cherkasov,
Doctor of Law, associate professor,
professor of the department of constitutional and administrative law
of the All-Russian State University of Justice (RPA of the Ministry
of Justice of Russia)

Review of the III All-Russian scientific and practical conference "Law enforcement of national security. Ten years of the Law on Strategic Planning in the Russian Federation" (RANEPA, Moscow, April 19, 2024)

Abstract. There has been presented an overview of the III All-Russian scientific and practical conference ""Law enforcement of national security. Ten years of the Law on Strategic Planning in the Russian Federation", which was held on April 19, 2024, at the Institute of Law and National Security of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (RANEPA). The scientific and practical conference brought together a total of

280 participants from 34 regions of Russia, including representatives of more than 60 educational and scientific organizations, as well as practicing lawyers from law-making, law enforcement and judicial bodies, and representatives of public organizations. More than 60 doctors and more than 120 candidates of science participated in the event. In the review there were published abstracts of the main reports of the conference participants.

Keywords: security; national security; strategic planning; National Security Strategy.

19 апреля 2024 г. в Институте права и национальной безопасности Президентской академии состоялась III Всероссийская научно-практическая конференция «Правовое обеспечение национальной безопасности. Десять лет Закону о стратегическом планировании в Российской Федерации».

Работу конференции отрыл проректор Академии, кандидат экономических наук ***Олег Владимирович Лебедев.*** Он отметил особую актуальность вопросов безопасности в столь непростое время, в первую очередь, связанных с распространением таких явлений, как экстремизм и терроризм, а также подчеркнул практическую значимость проведения такого рода мероприятий, которая заключается в создании правовых механизмов защиты конституционного строя государства.

С приветственным словом к участникам обратился заместитель председателя Комитета Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству, кандидат экономических наук ***Владимир Игоревич Кожин.*** По его словам, принятие Федерального закона «О Стратегическом планировании» позволило последовательно развить систему законодательства о безопасности, в том числе в сфере обеспечения безопасности критической инфраструктуры. Сенатор обратил внимание на необходимость оказания методического сопровождения основных положений закона при определении приоритетов в реализации государственной политики региональными руководителями, в связи с чем Президентская академия может сыграть одну из ключевых ролей в выполнении данной задачи.

В своем выступлении исполняющий обязанности директора Центра исследований проблем безопасности РАН, доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации ***Сергей Иванович Гирько*** коснулся такой важной темы, как обеспечение реализации задач государственной политики в сфере сбережения народа России и развития человеческого потенциала, в частности была обозначена особая роль образовательных учреждений в воспитании гармонично развитой и социально ответственной личности на основе традиционных российских духовно-нравственных ценностей.

Денис Владимирович Ирошников, доктор юридических наук, заведующий кафедрой правового обеспечения национальной безопасности ИПНБ РАНХиГС, являющейся организатором научного мероприятия, в приветственном слове отметил положительную динамику расширения количества участников конференции. Научно-практическая конференция собрала в общей сложности 280 участников из 34 регионов России, среди которых представители более 60 образовательных и научных организаций, а также практикующих юристов из правотворческих, правоприменительных и судебных органов, представители общественных организаций. В работе мероприятия приняли участие более 60 докторов и более 120 кандидатов наук. Продуктивную работу с таким числом участников позволил осуществить гибридный формат конференции с возможностью подключения онлайн.

На пленарном заседании конференции выступили ведущие специалисты в сфере обеспечения национальной безопасности — ученые и практики, эксперты и аналитики. На пленарном заседании выступили: начальник Научно-исследовательского центра ФСБ России, доктор политических наук, генерал-майор ***Алексей Юрьевич Маруев***; главный научный сотрудник Всероссийского научно-исследовательского института МВД России, доктор юридических наук, профессор ***Алексей Михайлович Воронов***; профессор кафедры основ прокурорской деятельности Университета прокуратуры Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор ***Ирина Борисовна Кардашова***; заведующий кафедрой административного права и процесса Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина, доктор юридических наук, профессор, почетный работник высшего профессионального образования РФ, почетный работник науки и высоких технологий РФ ***Сергей Михайлович Зубарев***; ведущий научный сотрудник Института государства и права РАН, доктор юридических наук, профессор ***Владимир Михайлович Редкоус***; главный научный сотрудник Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России), доктор юридических наук, профессор, почетный работник сферы образования РФ ***Александр Анатольевич Мохов***; а также профессор кафедры теории и истории права и государства Южно-Российского института управления РАНХиГС, доктор юридических наук, профессор ***Алексей Игоревич Овчинников***.

В рамках конференции работали четыре секции — «Теоретико-правовые аспекты безопасности», «Публично-правовое обеспечение национальной безопасности в России», «Частноправовое обеспечение национальной безопасности в России», «Международное право, мир, безопасность и национальные интересы Российской Федерации», на заседаниях которых рассматривались проблемы обеспечения национальной безопасности сквозь призму различных юридических наук.

На секции «Теоретико-правовые аспекты безопасности» научная дискуссия коснулась методологических аспектов исследования национальной безопасности сквозь призму юридических наук, вопросов правосознания, правовой культуры и правовой идеологии в обеспечении безопасности личности, общества и государства. Особый интерес вызвали доклады, касающиеся выявления и нейтрализации угроз и рисков в правовом обеспечении национальной безопасности.

Секция «Публично-правовое обеспечение национальной безопасности в России» была посвящена проблематике конституционно-правовым, административно-правовым и уголовно-правовым инструментам обеспечения национальной безопасности. Особый интерес вызвали доклады по проблемам противодействия терроризму и экстремизму, а также механизмам совершенствования системы стратегического планирования в сфере национальной безопасности.

Секция «Частноправовое обеспечение национальной безопасности в России» собрала на своей площадке более 100 участников, среди которых с докладами выступили ректор Российского государственного университета правосудия, доктор юридических наук, профессор ***Владимир Викторович Кулаков***, член-корреспондент РАН, доктор юридических наук, главный научный сотрудник, и. о. заведующего сектора гражданского и предпринимательского права Института государства и права РАН, заслуженный юрист Российской Федерации ***Андрей Владимирович Габов***, доктор юридических наук, проректор Российского государственного университета правосудия ***Ульяна Филатова***, декан Высшей школы правоведения РАНХиГС, доктор юридических наук, профессор ***Олег Владимирович Зайцев***, профессор кафедры гражданского права МГЮА, доктор юридических наук, профессор ***Людмила Юрьевна Василевская***, профессор кафедры предпринимательского права Московского государственного университета им. М. В. Ломоносова, доктор юридических наук, профессор ***Юлия Сергеевна Харитонова*** и другие представители профессорско-преподавательского состава, профессора ведущих вузов России (МГУ, МГЮА, РУП, РПА Минюста России и др.).

Открывая заседание секции, заместитель директора института права и национальной безопасности РАНХиГС по научной работе, доктор юридических наук, профессор ***Оксана Васильевна Шмалий*** отметила высокую актуальность вопросов частноправового обеспечения национальной безопасности, в том числе при использовании искусственного интеллекта и других цифровых технологий.

Модераторами секции выступили заведующая кафедрой предпринимательского, трудового и корпоративного права ИПНБ РАНХиГС, доктор юридических наук, профессор ***Юлия Геннадьевна Лескова*** и заведующая кафедрой гражданского и предпринимательского права Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России), доктор юридических наук, профессор, заслуженный

юрист Российской Федерации ***Марина Николаевна Илюшина.*** В приветственном слове к участникам секции Ю. Г. Лескова и М. Н. Илюшина выразили уверенность, что данная конференция позволит выработать систему частноправовых средств, которые достигнут результата, поставленного в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации.

Владимир Викторович Кулаков в своем выступлении обратил внимание на значении принципов гражданского права в аспекте соблюдения национальной безопасности, а ***Андрей Владимирович Габов*** отметил, что «исходя из приоритета защиты суверенитета и безопасности, начинает вырисовываться такой принцип регулирования частных отношений, как принцип приоритета экстраординарного регулирования».

На секции были подняты ряд проблемных вопросов частноправового обеспечения национальной безопасности России с точки зрения не только гражданского и предпринимательского, но и корпоративного, семейного и трудового законодательства.

Работа секции «Международное право, мир, безопасность и национальные интересы Российской Федерации» была посвящена актуальным проблемам правового обеспечения международного мира и безопасности во взаимосвязи с защитой национальных интересов России. Модератором секции выступила заведующая кафедрой международного и интеграционного права Института права и национальной безопасности РАНХиГС, кандидат юридических наук, доцент ***Екатерина Сергеевна Алисиевич.*** На секционной площадке поднимались вопросы соотношения норм международного права и законодательства РФ в сфере обеспечения национальной безопасности, роли международных организаций в обеспечении международной безопасности. Особый интерес вызвал доклад ***Е. С. Алисиевич*** о международном сотрудничестве по противодействию эскалации гонки вооружений в космосе.

В результате плодотворной работы и активных научных дискуссий участниками конференции на пленарном заседании и секционных площадках были выработаны ценные рекомендации по совершенствованию системы правового обеспечения национальной безопасности, в том числе вопросов стратегического планирования в контексте вызовов и угроз, стоящих перед Российской Федерацией на современном этапе.

Тезисы основных докладов участников конференции

Гирько С. И.

Комплексная безопасность образовательной среды как стратегический национальный приоритет в свете Стратегии национальной безопасности Российской Федерации

Президент России В. В. Путина дал поручение своей администрации и правительству до 1 июля 2024 г. разработать нацпроект, направленный на воспитание гармонично развитой и социально-ответственной личности на основе традиционных российских духовно-нравственных ценностей.

Заметим, что названное поручение является продолжением реализации Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, в различных разделах которой содержатся положения, имеющие непосредственное отношение к характеристикам личности гражданина.

В соответствии со Стратегией должны обеспечиваться повышение уровня образования населения и воспитание гармонично развитого и социально ответственного гражданина, т.е. формироваться российский гражданин, соответствующий названным и иным конкретным требованиям.

В разделе IV Стратегии базовый документ стратегического планирования определяет: «повышение уровня образования в течение всей жизни, свободное развитие человека, расширение возможностей для получения качественного образования, формирование здорового образа жизни». Кроме того, должны обеспечиваться профессиональная подготовка и переподготовка на протяжении всей жизни на основе традиционных российских духовно-нравственных и культурно-исторических ценностей.

Применительно к обороне страны Стратегия в рамках реализации задач военной политики определяет военно-патриотическое воспитание, которое выступает в качестве одного из важнейших факторов, оказывающих позитивное влияние на общественное сознание граждан в части формирования у них четких психологических установок на непосредственное участие в обеспечении обороны и безопасности своей страны.

В разделе, посвященном государственной и общественной безопасности, говорится о воспитании в духе неотвратимости наказания, а также формировании атмосферы нетерпимости к противоправной деятельности. Все это направлено на формирование у граждан правопослушания и правовой культуры.

Характерно, что все перечисленные выше качества гражданина должна формировать образовательная среда, в которую молодой человек попадает в период обучения сначала в школе, потом в колледже, а еще

позднее в вузе. Образовательная среда — это совокупность условий, необходимых для обучения, воспитания и развития человека, становления его личности. Она должна быть сформирована в каждой образовательной организации и обеспечивать реализацию поставленных Стратегией задач. Представляется, что вся образовательная организация государства должна уйти от принципа «оказания образовательных услуг» и взять на вооружение государственный заказ на формирование гражданина России, а соответственно, и нести ответственность за это.

Воронов А. М.

Федеральный закон «О стратегическом планировании в Российской Федерации»: некоторые концепты совершенствования публично-правовой регламентации

Важность и необходимость перевода российской экономики на механизм стратегического планирования развития обозначил сам Президент РФ В. В. Путин, причем неоднократно. Необходимость возрождения в России системы государственного планирования развития экономики страны была обозначена В. В. Путиным еще в далеком 2009 г. согласно Указу Президента РФ от 12 мая 2009 г. № 536 «Об Основах стратегического планирования в Российской Федерации».

Кратко обращаясь к содержанию Закона, следует отметить, он устанавливает правовые основы стратегического планирования в Российской Федерации, координации государственного и муниципального стратегического управления, также регулирует отношения, возникающие между участниками стратегического планирования в процессе целеполагания, прогнозирования, планирования и программирования социально-экономического развития Российской Федерации, ее субъектов и муниципальных образований, сфер государственного и муниципального управления, обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, а также мониторинга и контроля реализации документов стратегического планирования.

В ст. 3 Закона даны основные понятия, среди прочих стратегическое планирование — деятельность участников стратегического планирования по целеполаганию, прогнозированию, планированию и программированию социально-экономического развития Российской Федерации, ее субъектов и муниципальных образований, отраслей экономики и сфер государственного и муниципального управления, обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, направленная на решение задач устойчивого социально-экономического развития Российской Федерации, субъектов РФ и муниципальных образований и обеспечение национальной безопасности Российской Федерации.

Здесь следует обратить внимание, что основополагающим *методологическим* посылом данного документа является взаимосвязь устойчивого социально экономического развития Российской Федерации и обеспечение национальной безопасности России. Действительно без независимости, суверенитета страны обеспечение защищенности интересов общества и государства не может быть и речи об устойчивом социально-экономическом развитии российской государственности. При этом следует обратить внимание, что словосочетание **«**обеспечение национальной безопасности**»** употребляется в Законе 57 раз.

Черкасов К. В.

Государственное управление в законодательстве о стратегическом планировании и обеспечении национальной безопасности

В юридической литературе до сих пор не утихает полемика относительно понимания и восприятия государственного управления, его соотнесения с иными правовыми категориями. Применительно к стратегическому планированию термин «государственное управление» получил нормативное закрепление в ст. 3 Федерального закона от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» как деятельность органов государственной власти по реализации своих полномочий в сфере социально-экономического развития и обеспечения национальной безопасности страны. Следовательно, государственное управление напрямую связано как с социально-экономическим развитием, так и обеспечением национальной безопасности, раскрывается посредством их. В то же время несколько по-иному понимается муниципальное управление, где обеспечение национальной безопасности в деятельности органов местного самоуправления уже не отражено, что вызывает недоумение.

В свою очередь в позиции I Стратегии национальной безопасности России 2021 г. национальная безопасность определена через в том числе обеспечение социально-экономического развития страны, а Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» не только не раскрывает данные категории, но и не разграничивает термины «безопасность» и «национальная безопасность», перечисляя их в ст. 1 как однопорядковые. Основы государственной политики в сфере стратегического планирования в России 2021 г. также апеллируют к социально-экономическому развитию, обеспечению национальной безопасности, что отражено в понимании соответствующей политики, изложении ее целей, направлений и механизма реализации. Термин же «государственное управление» напрямую в данных актах не используется. Вместе с тем имеется настоятельная потребность не только в нормативном закреплении единого понимания государственного

управления, как минимум, в документах о национальной безопасности и стратегическом планировании, но и о единообразном соотнесении категорий «государственное управление», «национальная безопасность», «социально-экономическое развитие».

Ирошников Д. В.

К вопросу о реализации положений Стратегии национальной безопасности Российской Федерации как базового документа стратегического планирования

Обеспечение национальной безопасности — одна из целей стратегического планирования.

За десять лет действия Федерального закона «О стратегическом планировании в Российской Федерации», к сожалению, не сложилось единой, внутренне согласованной системы документов стратегического планирования в сфере национальной безопасности.

Именно поэтому в Указе Президента РФ от 8 ноября 2021 г. № 633 «Об утверждении Основ государственной политики в сфере стратегического планирования в Российской Федерации» подчеркивается необходимость принятия мер правового и организационного характера, направленных на повышение эффективности взаимодействия органов публичной власти в сфере стратегического планирования, его научно-методологического, информационно-аналитического и кадрового обеспечения.

Стратегия национальной безопасности Российской Федерации официально именуется базовым документом стратегического планирования, а в иных документах нередко указывается, что они приняты в развитие Стратегии национальной безопасности Российской Федерации. Это свидетельствует об определенной юридической силе среди документов стратегического планирования, несмотря на то что формально они утверждены одинаковыми по юридической силе нормативными правовыми актами главы государства.

При этом из всех документов стратегического планирования только Военная доктрина фигурирует в тексте Конституции РФ (п. «з» ст. 83), что еще в 1993 г. сделало ее утверждение обязательным на конституционном уровне. Возникает вопрос, почему Стратегия национальной безопасности Российской Федерации не была включена в текст Конституции в результате поправок 2020 г. в следующей формулировке: «Президент Российской Федерации утверждает Стратегию национальной безопасности Российской Федерации». Это было бы весьма перспективным признанием за базовым документом стратегического планирования в сфере безопасности конституционного статуса. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации сегодня играет ключевую роль в определении основных направлений обеспечения безопасности, и не менее

важна и значима, в том числе изучаема, цитируема, анализируема в средствах массовой информации, нежели Военная доктрина.

Что касается содержания Стратегии национальной безопасности, то при всей бесспорной важности и значимости ее положений многие из них имеют лишь программно-целевой характер, оставаясь закрепленными лишь на бумаге.

Комплексная реализация положений Стратегии требует непрерывной согласованной работы органов публичной власти во взаимосвязи с институтами гражданского общества.

Для примера можно взять такую сферу, как противодействие коррупции. Как известно, указом Президента РФ на два года утверждается Национальный план противодействия коррупции, который содержит не общие фразы программно-целевого характера, а конкретные задачи федеральным органам государственной власти, в том числе Генеральной прокуратуре, органам государственной власти субъектов РФ и иным субъектам. По каждому мероприятию предусмотрен конкретный срок исполнения, что подразумевает политическую ответственность руководителя того или иного органа государственной власти за срыв указанных в плане мероприятий. Кроме того, соответствующим указом Президента РФ предусмотрено финансирование данных мероприятий, что обеспечивает экономическую основу для их эффективности.

Думается, что подобную модель необходимо распространить на сферу обеспечения национальной безопасности. В связи с этим реализация Стратегии национальной безопасности будет более эффективна.

Кардашова И. Б.

Эпохальные перемены в правовом поле национальной безопасности

Понятие «правового поля национальной безопасности», пределы которого ограничиваются защитой национальных интересов от угроз национальной безопасности, позволяет установить предмет национальной безопасности, обособленного от предмета общего явления безопасности.

В правовом поле национальной безопасности произошли эпохальные изменения, обусловленные принятием Федерального закона от 28 июня 2014 г. № 172 «О стратегическом планировании в Российской Федерации». В настоящее время реализация государственной политики осуществляется на основе документов стратегического планирования, которые можно отнести к политико-правовым доктринам. Вместе с тем отсутствует четкая сбалансированная система этих документов, особенно по видам национальной безопасности, которые подлежат корректировке в соответствии с положениями Стратегии национальной безопасности Российской Федерации.

Велика значимость конституционных поправок 2020 г., способствовавших в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации изменению трактовки «обеспечения национальной безопасности» в виде «реализации органами публичной власти мер, направленных на противодействие угрозам национальной безопасности»; определению приоритетного национального интереса «Сбережение народа России, развитие человеческого потенциала, повышение качества жизни и благосостояния граждан»; включению нового стратегического национального приоритета «Защита традиционных российских ценностей, культуры и исторической памяти». С целью соблюдения принципа законности органы публичной власти должны осуществлять деятельность в этой сфере в пределах правового поля национальной безопасности.

Кобец П. Н.

Совершенствование национальной системы борьбы с международным террором — важнейшая составляющая национальной безопасности Российской Федерации

На текущий момент террористические проявления превратились в важнейшие разрушительные вызовы для всего российского общества. Причем террористическая тактика, как правило, не является избирательной при выборе цели для нападения, когда в результате погибают случайные люди, которые даже не были непосредственными объектами терактов. В действительности террористам важно не только само совершение теракта, связанного с проявлением любых видов насилия, а в первую очередь их деятельность вызвана необходимостью подрыва национальной безопасности страны, вызвав страх в обществе и недоверие к властным структурам государства.

В связи с этим чрезвычайно важно, чтобы национальная система борьбы с международным террором выстраивалась с учетом самых необходимых ее составляющих, в первую очередь: на основе проведения необходимых научных исследований; формирования концептуального подхода к работе, связанной с организацией и реализацией антитеррористических мероприятий; проработки и подготовки законодательной базы; выработки и осуществления мероприятий организационного характера; совершенствования основ по информационному и пропагандистскому обеспечению этой работы; развития координационных мер; обеспечения обратной связи с гражданами и др. В том числе она также должна выстраиваться с учетом: мониторинга ее эффективности; обновления мер государственной политики по данному направлению; постоянного развития системы государственных антитеррористических структурных подразделений; эволюционирования правовых основ данной

антитеррористической деятельности. Необходимо срамиться к созданию прочного профилактического фундамента в данной работе и прежде всего среди молодого поколения, потому как это преимущественная возрастная категория, которая выступает в качестве группы риска первой быть подвергнутой террористическому влиянию.

Пролетенкова С. Е.

Реформирование единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций как один из механизмов обеспечения национальной безопасности России

Наряду с чрезвычайными ситуациями природного и техногенного характера, особую опасность сейчас представляют комплексные угрозы, которые сочетают в себе совокупность опасных природных, техногенных, биологических, механических, термических и иных явлений, развивающихся в результате криминальных деяний (проявления терроризма, военной агрессии сопредельных недружественных государств, диверсии и др.). Действующее российское законодательство в этом отношении статично и не позволяет в полной мере эффективно реагировать на их последствия с использованием комплексных сил единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (РСЧС). Недостатки системного правового регулирования в рамках построения РСЧС наблюдаются практически во всех ведомственных нормативных документах, регламентирующих построение функциональных подсистем РСЧС, что свидетельствует о необходимости концептуального реформирования в данной области.

В теоретическом плане, назрела необходимость и целесообразность разработки теории взаимодействия сил РСЧС, включающей:

— разработку теоретических основ взаимодействия, в том числе, разработку его принципов, единообразного категориального аппарата, соотнесения объединенных в блоки угроз с выделением управляющего звена;

— методологию взаимодействия, с использованием жестких регулятивных административно-правовых механизмов;

— организацию взаимодействия, определяющую виды, формы и способы взаимодействия сил и средств;

— оценку эффективности взаимодействия сил и средств.

В практическом плане необходимо на уровне каждого из участвующих федеральных органов исполнительной власти пересмотреть перечень задач, возможных для выполнения при угрозе или возникновении чрезвычайных ситуаций. Фактически это означает переработку всей нормативной правовой базы функциональных подсистем, с выделением соответствующих целей, задач и функций федеральных органов

исполнительной власти в рамках их деятельности, связанной с возникновением чрезвычайных ситуаций.

Пузиков Р. В.

Национальная безопасность как правовая категория: от стереотипов к правовой догматике

В последнее время использование термина национальная безопасность стала настолько популярной и распространенной в научной среде, что зачастую перестали обращать внимание на тот факт, что, используя данный термин, мы ссужаем истинные масштабы и географию рассматриваемой проблемы.

Подчиняясь стереотипности обыденного понимания данной дефиниции, многие начали рассматривать ее как самостоятельный (основополагающий) вид безопасности страны, зачастую отождествляя понятия «государственная безопасность» и «национальная безопасность». Однако это далеко не верно и не соответствует правовой доктрине. Исходя из анализа действующего законодательства РФ и в первую очередь содержания Конституции РФ, речь в первую очередь должна идти о государственной безопасности страны, что и использовалось ранее в наименовании государственных органов, отвечающих за ее обеспечение, наименовании тем проводимых научных мероприятий, издаваемых монографиях, защищаемых диссертациях и т.д.

В связи с этим нами отстаивается позиция, что национальная безопасность должна рассматриваться лишь как направление (разновидность) государственной безопасность, наравне с продовольственной, оборонной, демографической и иными видами безопасности, но не как иначе.

Используя дефиницию «национальная безопасность» как основополагающий термин при определении проблем обеспечения безопасности России, мы не просто безосновательно сужаем правовое понимание сущности безопасности государства, но и прямо противоречим действующей Конституции РФ, которая в своей Преамбуле прямо провозгласила, что «Мы, *многонациональный* народ Российской Федерации, соединенные общей судьбой на своей земле… исходя из общепризнанных принципов равноправия и самоопределения *народов*». В рамках данного конституционно закрепленного правового принципа вполне закономерно возникает вопрос — о безопасности какой нации именно идет речь?

Представляется, что именно четко сформулированные правовой доктриной дефиниции должны стать точкой в уяснении места и роли, соотношении понятий «государственная безопасность» и «национальная безопасность» как парных правовых категорий, их места в иерархии по

отношению друг к другу, что по нашему мнению, безусловно, позволит избежать возможных провокаций или иных негативных проявлений в будущем, не только в юридической науке, но в обществе в целом.

Овчинников О. А.

Некоторые подходы к вопросу совершенствования системы по противодействию проявлениям экстремизма в современной России

Сегодня экстремизм во всех его формах является одной из главных угроз стабильности существующего миропорядка. Российская Федерация — не исключение в общемировых тенденциях проявления этого радикального явления.

Для достижения своих целей радикалы зачастую применяют методы идеологического воздействия на граждан, в том числе с использованием самого широкого спектра современных информационно-коммуникационных технологий.

В связи с этим несмотря на профессионализм правоохранительных органов и спецслужб, радикальные явления, однако, продолжают распространяться.

И здесь следует отметить, что все страны, которые сталкиваются с этим социальным явлением, находятся в постоянном поиске способов противодействия ему.

Для этого разрабатываются различные модели систем оценки риска радикализации населения. Все существующие модели имеют свои недостатки и достоинства, но их необходимо принимать во внимание с целью поиска более надежного и тонкого инструмента.

Следует отметить, что вся проводимая работа недостаточно отражает наши попытки формирования модели, которая соответствовала бы запросам всего российского общества.

Исходя из этого, предлагаем в качестве адекватного ответа на существующие вызовы и угрозы со стороны проявлений экстремизма организовать на межведомственном уровне проведение комплексной работы, направленной на выработку единой системы ранней профилактики противодействия радикализации населения.

Возможно, для начала необходимо разработать теоретические основы, может быть даже в рамках научно-исследовательских работ или диссертационных исследований.

Вопрос реализации данного предложения вполне укладывается в рамки стратегического национального приоритета «Государственная и общественная безопасность».

Другим вопросом противодействия проявлениям экстремизма является совершенствование системы на уровне субъектов РФ.

Предлагаем рассмотреть предложение о внесении дополнений в перечень показателей для оценки эффективности деятельности высших должностных лиц субъектов РФ.

Так, в настоящее время Указом Президента РФ от 4 февраля 2021 г. № 68 утверждено 20 показателей. Можно подчеркнуть, что они являются национальными интересами и стратегическими национальными приоритетами, относятся к совместному ведению Российской Федерации и субъектов РФ. Среди таких показателей, например, вопросы окружающей среды, образования, воспитания, культуры, социальной защиты и ее обеспечение.

В то же время вопросы правопорядка и общественной безопасности, куда входит и состояние межнациональных и межконфессиональных отношений, также относятся к совместному ведению Российской Федерации и субъектов РФ. Поэтому логично было бы учитывать и такой показатель, как состояние межнациональных и межконфессиональных отношений.

Кузьмин И. А.

Безопасность и правопорядок как целевые ориентиры правового наказания в общетеоретическом измерении

Правовое наказание как основное содержание юридической ответственности обладает своими целевыми ориентирами и выполняет множество разнообразных задач и функций регулятивного и охранительного характера.

Правовое наказание как средство корректировки социальной реальности, в конечном итоге, должно стремиться к достижению двух фундаментальных целей: формально-юридической (состояние правопорядка) и фактической (состояние безопасности). Состояние правопорядка характеризуется повсеместной и единообразной реализацией норм права в установленных рамках, т.е. всеобщим правомерным поведением всех субъектов. Состояние безопасности подразумевает возможность субъектов общественных отношений действовать в условиях отсутствия каких-либо угроз и опасностей. Правопорядок и безопасность в контексте возложения и реализации юридической ответственности соотносятся в формах единства, различия, взаимодействия и противоречия, каждая из которых наглядно прослеживается при анализе специального законодательства и доктринальных позиций.

Автор отметил, что достижение правопорядка и общественной безопасности — это не взаимоисключающие, а пересекающиеся правовые ориентиры в применении правового наказания, подтвержденные не только положениями нормативных актов, но и юридической практикой.

Причем право должно обеспечивать безопасность исключительно в рамках сферы правового регулирования, а состояние безопасности требует вовлечения в свою динамику и иных социальных норм и средств воздействия.

В заключении сделан вывод, что в многообразии соотношения объемов понятий «безопасность» и «правопорядок» последние, оставаясь в рамках юридической формы, нуждаются в правотворческом и правоприменительном согласовании на уровне объективного права (общих правоотношений) и субъективного права (конкретных правоотношений) с привлечением качественных юридических технологий.

Камышанский Д. Ю.

Модельное законодательство Парламентской Ассамблеи Организации Договора о коллективной безопасности как инструмент обеспечения экономической безопасности

Рассматривая перспективы развития модельного законотворчества Парламентской Ассамблеи Организации Договора о коллективной безопасности (далее — ПА ОДКБ) с точки зрения обеспечения экономической безопасности, необходимо отметить следующее.

1. Правовые механизмы должны органично сочетаться с целями и задачами дружественных международных организаций, повышать эффективность имплементации модельных правовых актов в национальном законодательстве, а также их качественной реализации на практике. Иными словами, цель правотворческой деятельности ПА ОДКБ в сфере обеспечения экономической безопасности — чтобы не только де-юре, но и де-факто правовые акты являлись эффективными механизмами предотвращения вызовов и угроз, которые актуальны для государств в указанной сфере.

2. Законотворческий процесс нуждается в современных научных концепциях и прогнозах, поэтому важно оперативно вырабатывать согласованные рекомендации как по критериям эффективности действующих нормативных правовых актов в экономической сфере, так и по степени удовлетворенности ими через призму целей и задач ОДКБ, а также вырабатывать согласованные рекомендации по их совершенствованию.

3. В условиях проведения Российской Федерацией специальной военной операции по демилитаризации и денацификации Украины особое внимание уделять развитию модельного законодательства в сфере военно-технического сотрудничества, военного строительства, а также вопросам комплексного обеспечения экономической, продовольственной, финансовой и других видов безопасности.

ТРЕБОВАНИЯ к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»	**REQUIREMENTS for the materials submitted for publication in the journal "Transport law and security"**
Представленные статьи должны быть оригинальными, не опубликованными ранее в других печатных изданиях. Статьи должны быть актуальными, обладать новизной, содержать выводы исследования, а также соответствовать указанным ниже правилам оформления. В случае ненадлежащего оформления статьи она направляется автору на доработку. **Статья представляется** в электронном виде в формате Microsoft Word по электронному адресу: albinadg@mail.ru. **Адрес редакции:** 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, учебный корпус 6. **Объем статей** — от 20 тыс. до 40 тыс. печатных знаков (0,5—1,1 усл. п. л.), рецензий, обзоров зарубежного законодательства — до 20 тыс. знаков (0,5 усл. п. л.). Сноски в тексте приводятся в [квадратных скобках], их нумерация должна соответствовать списку литературы, размещенному в конце статьи в алфавитном порядке; ссылки на комментарии приводятся в (круглых скобках). Ссылки на Интернет-ресурсы и архивные документы помещаются в тексте в квадратных скобках по образцам, приведенным в ГОСТ Р 7.0. 100-2018 «Библиографическая ссылка». В статье должен быть указан **индекс УДК**. **Название статьи** приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным. **Сведения об авторах** приводятся на русском и английском языках: фамилия, имя, отчество всех авторов полностью; полное название организации — места работы каждого автора в именительном падеже, ее полный почтовый адрес;	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. **All papers** should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru. **The official address of the editorial board** is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994. **The paper** should be of 20.000-40.000 of pr.ch. (0.5-1.1 conv. pr.'s sheets) of A4 format, article reviews and reviews of foreign legislation should be up to 20.000 of pr.ch. (0.5 conv. pr.'s sheets). Footnotes in the text should be given in [square brackets]; their numbers should correlate to the references, given at the end of the article in alphabetical order. References to the comments should be put in (parentheses). References to Internet resources and archival documents are enclosed in square parentheses in the text or at bottom of the page according to the samples of the GOST P 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference». **The UDC index** should be indicated in the article. **The title of the paper** is given both in Russian and in English. The title should be short and informative. **The information about authors** is given both in Russian and in English: surname, name, middle name (IN FULL WORDS) of EACH author; official name of the organization in Nominative case (where EACH author works) with its full postal address;

должность, звание, ученая степень каждого автора;
адрес электронной почты для каждого автора.

Аннотация — независимый от статьи источник информации, краткая характеристика работы, включающая в себя актуальность, постановку проблемы, пути ее решения, результаты и выводы. В ней указывают, что нового несет в себе данная статья в сравнении с другими, родственными по тематике и целевому назначению. Рекомендуемый объем — 200—250 слов на русском и английском языках.

Ключевые слова приводятся на русском и английском языках. Необходимое количество ключевых слов (словосочетаний) — 6—10. Ключевые слова или словосочетания отделяются друг от друга точкой с запятой.

В конце статьи приводится **список литературы**, в котором необходимо указать научные источники. Нормативный материал в список литературы не включается. Список следует оформлять по ГОСТ Р 7.0. 100-2018.

Статьи рецензируются. Авторам предоставляется возможность ознакомиться с содержанием рецензий. При отрицательном отзыве рецензента автору предоставляется мотивированный отказ в опубликовании материала.

Оригинальность текста должна составлять не менее 75% от объема статьи.

В журнале используются сокращенные наименования органов государственной власти в соответствии с Перечнем полных и сокращенных наименований федеральных органов исполнительной власти, установленным распоряжением Администрации Президента РФ совместно с Аппаратом Правительства РФ от 16 июля 2008 г. № 943/788.

position, scientific degree, scientific status (if any) of EACH author;
contacts (an e-mail) of EACH author.

An abstract is an independent source of information, short description of the work, which contains a goal, a brief description of the research methods, a description of the main results and concise conclusions. The abstract clearly indicates that the article is original in comparison with others related in subject and purpose. The abstract of 200—250 words is recommended both in Russian and in English.

Keywords are given both in Russian and in English. There should be 6—10 of words or word combinations. Keywords are separated from each other with a semicolon.

At the end of the paper there should be given **references** (both in Russian and in English) arranged according to the GOST R 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference. General requirements and rules of compilation». Normative material should not be included into the list.

All papers are peer reviewed. The authors are given the opportunity to get acquainted with the content of reviews. In case of a negative review, the author is provided with a motivated refusal to publish the material. The text originality should be not less than 75% of the total paper.

There are used abbreviated names of state authorities in accordance with the List of full and abbreviated names of Federal executive authorities established by the order of the Presidential Administration of the Russian Federation together with the Government Office of the Russian Federation of July 16, 2008 No. 943/788.