

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО и БЕЗОПАСНОСТЬ

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ | № 4(52)/2024

Издается с января 2016 г.

ОПАСНОЕ ВОЖДЕНИЕ:

правовые, технические и психологические аспекты проблемы

ОХРАНА ГРАНИЦ ТЕРРИТОРИИ

АЭРОПОРТОВ: ретроспективный анализ и перспективы правового регулирования

ОБЪЕКТЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ И БЕЗОПАСНОСТИ

транспортной системы Донецкой Народной Республики

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ МЕРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЦЕЛОСТНОСТИ И ЭФФЕКТИВНОСТИ

управления государственной собственностью открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

РАССЛЕДОВАНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ И АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ (ИНЦИДЕНТОВ)

на объектах инфраструктуры воздушного флота России

К ВОПРОСУ ОБ УСТОЙЧИВОСТИ ТРОСОВЫХ ЗАПОРНО-ПЛОМБИРОВОЧНЫХ УСТРОЙСТВ к несанкционированному вскрытию

АНАЛИЗ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ АВАРИЙНОСТИ как метод оценки безопасности дорожного движения

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ Международного органа по морскому дну

ОНТОЛОГИИ в транспортном праве

«ОТКУДА ЕСТЬ ПОЩА» УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ за транспортные преступления?

ОБЗОР ВСЕРОССИЙСКОЙ НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ

«Правовые вопросы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации», посвященной Дню народного единства (Московский университет имени А.С. Грибоедова, Москва, 1 ноября 2024 года)



<p style="text-align: center;">Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2024. № 4 (52)</p>	<p style="text-align: center;">The online scientific journal “Transport law and security” 2024. № 4 (52)</p>
<p>Дата размещения номера — 15 января 2025 г. Журнал издается с января 2016 г.</p> <p>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).</p> <p>Номер свидетельства о регистрации средства массовой информации: ЭЛ № ФС 77-64237 от 25 декабря 2015 г. Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9. Телефон: 8 (495) 681-90-19. Факс: 8 (495) 684-2849. E-mail редакции: albinadg@mail.ru</p> <p>Официальный сайт в сети Интернет: URL: http://trans-safety.ru/</p> <p>Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта»</p> <p>Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г. № 381-06/2016.</p> <p>Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) 2500-1868. Периодичность: четыре раза в год.</p> <p>Главный редактор — КОРЯКИН Виктор Михайлович, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).</p>	<p>The date of the issue is the 15th of January 2025. The journal has been published since January 2016.</p> <p>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).</p> <p>The journal was registered in media ЭЛ № ФС 77-64237 on December, 25, 2015.</p> <p>The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Moscow, 127994. Tel.: 8 (495) 681-90-19; Fax.: 8 (495) 684-2849; Email: albinadg@mail.ru.</p> <p>The official site in the Internet is URL: http://trans-safety.ru/</p> <p>The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education “Russian University of Transport”</p> <p>The journal is introduced into the system of the Russian Science Citation Index (RSCI) according to the contractual agreement № 381-06/2016 of June 24, 2016.</p> <p>The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) 2500-1868.</p> <p>The journal is issued 4 times a year.</p> <p>The editor-in-chief is KORYAKIN Viktor Mikhailovich, Doctor of Law, professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).</p>

Редакционный совет	Editorial Council
<p>Нестеров Евгений Александрович — председатель редакционного совета, кандидат юридических наук, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)</p> <p>Аль Али Насер Абдель Рахим — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Морское право и международное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)</p> <p>Бажанов Станислав Васильевич — доктор юридических наук, профессор, академик Петровской академии наук и искусств, полковник юстиции в отставке</p> <p>Белкин Анатолий Рафаилович — доктор юридических наук, профессор Московского технологического университета</p> <p>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</p> <p>Васильев Федор Петрович — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник научно-исследовательского центра Академии управления МВД России</p> <p>Гулин Виктор Борисович — заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта</p> <p>Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, советник ректората Российского университета транспорта</p> <p>Жаворонкова Наталья Григорьевна — доктор юридических наук, профессор, заведующая кафедрой экологического и природоресурсного права Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист Российской Федерации</p>	<p>Nesterov Evgeny Aleksandrovich, Chairman of the Editorial Council, Candidate of Law, the head of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)</p> <p>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)</p> <p>Bazhanov Stanislav Vasilievich, Doctor of Law, professor, academician of the Peter’s Academy of Sciences and Arts (St. Petersburg), retired colonel of justice</p> <p>Belkin Anatoly Rafailovich, Doctor of Law, professor at the Moscow Technological University (MIREA)</p> <p>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</p> <p>Vasiliev Fedor Petrovich, Doctor of Law, professor, main researcher of the research center of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation</p> <p>Gulin Viktor Borisovich, deputy head of the Federal Service for transport supervision</p> <p>Dukhno Nikolay Alekseevich, Doctor of Law, professor, advisor to the administration of the Russian University of Transport</p> <p>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)</p>
<p>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</p>	<p>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</p>

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

Колотушкин Сергей Михайлович — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник отдела изучения проблем управления и реформирования уголовно-исполнительной системы Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)

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

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

Надер Ахмед Мандил — доктор юридических наук, профессор кафедры международного права юридического колледжа, Университет Тикрит, Ирак, Тикрит

Писенко Кирилл Андреевич — доктор юридических наук, доцент, член Научно-консультативного совета при Верховном Суде Российской Федерации, член экспертного совета по праву и политологии Высшей аттестационной комиссии при Минобрнауки России

Полякова Татьяна Анатольевна — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник, исполняющая обязанности заведующего сектором информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук; заслуженный юрист Российской Федерации

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

Тучкова Эльвира Галимовна — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры трудового права и права социального обеспе-

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

Kolotushkin Sergey Mikhailovich, Doctor of Law, professor, main researcher of the department for the study of management problems and the reform of the penal system at the National Research Institute of the Penal system of the Russian Federation (NRIPS RF)

Koryakin Viktor Mikhailovich, Doctor of Law, professor, professor of the department “Theory of law, civil law and civil procedure» of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)

Minbaleev Aleksey Vladimirovich, Doctor of Law, associate professor, 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

Nadher Ahmed Mandeel, Doctor of Law, professor of International Law in College of Law, Tikrit University, Iraq, Tikrit

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

Polyakova Tatiyana Anatolievna, Doctor of Law, professor, main researcher, acting head of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences, the honored lawyer of the Russian Federation

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

Tuchkova Elvira Galimovna, Doctor of Law, honored lawyer of the Russian Federation, professor of the department of labor law and social

чения Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист РФ

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

Эдвард Нашаат — доктор наук, профессор, Высший институт менеджмента и информатики им. Аль-Обура, Египет, Каир, город Обу

Доктор **Аль Вахшат Зиад Мохаммед**, PhD in Law, декан юридического факультета Национального университета Аджлуна, Иордания

Арбия Хлали, доктор права, профессор факультета экономики, Университет Сфакса, Тунис

security law at Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

Chebotareva Anna Aleksandrovna, Doctor of Law, associate professor, head of the department “Legal Support of Public Administration and Economics» of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)

Edward Nashaat, Doctor of science, professor, Al-Obour High Institute of Management and Informatics, Egypt, Cairo, Obour City

Dr. Al Wahshat Ziad Mohammed, PhD in Law, dean of the Faculty of Law, Ajloun National University, Jordan

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	The executive editor is GUSEYNOVA Albina Dzhabbarovna
Ответственный за сайт — ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич	The programmer and designer of the Website is FILIPPOV Dmitry Sergeevich
Выпускающий редактор — ЧЕБОТАРЕВ Владимир Евгеньевич	The managing editor is CHEBOTAREV Vladimir Evgenievich
Английская версия — СКУЙБЕДИНА Ольга Николаевна	The English version is made by SKUYBEDINA Olga Nikolaevna
Дизайнер — КАСЯКИН Игорь Викторович	The graphic designer is KASYAKIN Igor Viktorovich

Содержание

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Жаворонков В. А.

Опасное вождение: правовые, технические и психологические аспекты проблемы..... 11

Зайков Д. Е.

Охрана границ территории аэропортов: ретроспективный анализ и перспективы правового регулирования..... 31

Клюева М. Р.

Объекты обеспечения устойчивого развития и безопасности транспортной системы Донецкой Народной Республики 41

Петрова Г. В., Ступаков В. И.

Организационно-правовые меры обеспечения целостности и эффективности управления государственной собственностью открытого акционерного общества «Российские железные дороги»..... 47

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Бажанов С. В., Малахов А. А.

Расследование преступлений и авиационных происшествий (инцидентов) на объектах инфраструктуры воздушного флота России... 57

Гришко Н. А.

Криминологические особенности организованной преступности на транспорте: современный анализ и методы реагирования..... 70

Киселевич И. В., Беляев М. В.

К вопросу об устойчивости тросовых запорно-пломбировочных устройств к несанкционированному вскрытию 80

Троицкий А. О.

Незаконный оборот оружия как угроза национальной безопасности 89

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Борисова С. В., Семичева А. С., Химич Т. М.

Холдинг как способ организации хозяйственной деятельности
на железнодорожном транспорте: соотношение публичного
и частного интереса 95

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Лаврухин М. В.

Угроза национальной безопасности на территории Мурманской
области: практикоориентированное исследование 113

**Махмуд Исмаил, Аль Али Насер, Нур Салех Али Альзиуд,
Чеботарев В. Е.**

Правовые проблемы киберсуверенитета 135

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Малёшина Л. М.

Анализ дорожно-транспортной аварийности как метод оценки
безопасности дорожного движения 151

Шаповалов А. Г.

Правовой режим информационных систем, используемых
для информационного моделирования в транспортном
строительстве 160

МОРСКОЕ ПРАВО

Зигарев А. В.

Основные направления деятельности Международного органа
по морскому дну 166

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Нестеров Е. А., Цветков В. Я.

Онтологии в транспортном праве 172

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Маркунцов С. А., Маркунцова И. А.

«Откуда есть пошла» уголовная ответственность за транспортные преступления?..... 181

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

Обзор Всероссийской научно-практической конференции «Правовые вопросы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации», посвященной Дню народного единства (Московский университет имени А.С. Грибоедова, Москва, 1 ноября 2024 года)..... 188

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»..... 210

Contents

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Zhavoronkov Vladimir Al.

Dangerous driving: legal, technical and psychological aspects of the issue 11

Zaikov Denis Ev.

Airport border security: retrospective analysis and legal regulation prospects..... 31

Klyueva Margarita R.

Objects of ensuring sustainable development and security of the transport system in the Donetsk People's Republic..... 41

Petrova Galina V., Stupakov Valery Iv.

Organizational and legal measures to ensure the integrity and efficiency of management of state property of the joint-stock company "Russian Railways" 47

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Bazhanov Stanislav V., Malakhov Andrey Ar.

Investigation of crimes and aviation incidents at the infrastructure facilities of the Russian air fleet..... 57

Grishko Nataliya Al.

Criminal features of organized crime in transport: modern analysis and response methods..... 70

Kiselevich Igor V., Belyaev Mikhail V.

On the issue of cable locking and sealing devices' resistance to unauthorized opening..... 80

Troitsky Aleksandr Ol.

Illegal arms trafficking as a threat to national security 89

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Borisova Svetlana V., Semicheva Anastasiya S., Khimich Tatiyana M.

Holding as the way to organize business activities in railway transport: the correlation between public and private interests..... 95

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Lavrukhin Maxim V.

Threat to national security in the Murmansk region: a practice-oriented study 113

Mahmoud Ismail, Al Ali Naser Abdel Raheem, Noor Saleh Ali Alzyoud, Chebotarev Vladimir Ev.

Legal Challenges to Cyber Sovereignty 135

INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY AND SECURITY

Maleshina Lyudmila M.

Analysis of road traffic accidents as a method of estimating road safety 151

Shapovalov Artur G.

Legal regime of information systems used for information modeling in transport construction..... 160

MARITIME LAW

Zigarev Aleksander V.

Key areas of activity of the International Seabed Authority..... 166

THEORY AND METHODOLOGY OF TRANSPORT LAW

Nesterov Evgeny Al., Tsvetkov Viktor Ya.

Ontologies in transport law 172

HISTORY OF TRANSPORT LAW

Markuntsov Sergey Al., Markuntsova Irina Al.

What is the origin of criminal liability for transport crimes? 181

CONFERENCE RESULTS

Review of the All-Russian scientific and practical conference “Legal issues of enforcement of national security of the Russian Federation”, dedicated to the National Unity Day (A.S. Griboedov Moscow University, Moscow, November 1, 2024)..... 188

Requirements for the materials submitted for publication in the journal “Transport law and security” 210

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Научная статья
УДК 343.3/7

Опасное вождение: правовые, технические и психологические аспекты проблемы

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

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, связанные с противодействием одному из наиболее грубых нарушений правил дорожного движения — опасному вождению, определение которого введено в российское законодательство сравнительно недавно. Обосновывая актуальность темы, автор приводит убедительные цифры статистики, подтверждающие серьезность и масштабность исследуемой проблемы не только в нашей стране, но и за ее пределами. Рассматривая некоторые аспекты определения опасного вождения, сформулированного в п. 2.7 Правил, и приводя мнения многих ученых, в статье делается вывод о необходимости доработки понятия опасного вождения и уточнения некоторых моментов в его содержании, без чего прочтение правовой нормы в ряде случаев может иметь неточное или неоднозначное толкование. В статье поднимается вопрос готовности правоохранительных органов и технических средств, имеющих в их распоряжении, к фиксации фактов опасного вождения. Определенное внимание автором уделено работе законодательных органов РФ в направлении борьбы с опасным движением. Исследуются причины опасного вождения, а также факторы, влияющие на возникновение этого феномена со ссылкой на мнения ученых, высказываемых на страницах как отечественных, так и зарубежных научных изданий. Делается вывод о необходимости комплексного подхода к решению вопроса об опасном (агрессивном) вождении. Автором также уделено внимание психологическим аспектам личности водителя-нарушителя, обуславливающим его поведение при управлении транспортным средством и существенно влияющим на безопасность дорожного движения. По ходу исследования и в заключение предлагается ряд конкретных мер нормативно-правового, организационно-технического и воспитательно-профилактического характера, направленных на устранение причин и условий опасного (агрессивного) вождения.

Ключевые слова: опасное вождение; агрессивное поведение; транспортное средство; психологические особенности личности водителя; причины совершения дорожно-транспортных происшествий; обеспечение безопасности дорожного движения.

Dangerous driving: legal, technical and psychological aspects of the issue

Vladimir Al. Zhavoronkov,
Candidate of Law, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has considered the issues related to combating one of the most serious violations of traffic rules, namely dangerous driving, the definition of which has been introduced into Russian legislation lately. Justifying the relevance of the topic, the author has cited statistics confirming the seriousness and scale of the problem under study not only in our country but also abroad. Considering some aspects of the definition of dangerous driving, formulated in paragraph 2.7 of the Rules, and citing the opinions of many scientists, the paper has concluded that it is necessary to refine the concept of dangerous driving and clarify some points in its content, without which the reading of the legal norm in some cases may have an inaccurate or ambiguous interpretation. The paper has raised the issue of the readiness of law enforcement agencies and the technical means at their disposal to record facts of dangerous driving. The particular attention has been paid to the work of the legislative bodies of the Russian Federation in the direction of combating dangerous traffic. There have been studied causes of dangerous driving, as well as the factors influencing the emergence of this phenomenon with reference to the opinions of scientists expressed on the pages of both domestic and foreign scientific publications. There has been concluded that there is a necessity for a comprehensive approach to solving the issue of dangerous (aggressive) driving. The author has also paid attention to the psychological aspects of the personality of the driver-offender, which determine his behavior when driving a vehicle and significantly affect road safety. During the study and in conclusion, there has been proposed a number of specific measures of a regulatory, organizational, technical and educational-preventive nature, aimed at eliminating the causes and conditions of dangerous (aggressive) driving.

Keywords: dangerous driving; aggressive behavior; vehicle; psychological characteristics of the driver's personality; causes of road accidents; road safety enforcement.

Для цитирования: Жаворонков В. А. Опасное вождение: правовые, технические и психологические аспекты проблемы // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 11–30.

© Жаворонков В. А., 2024

Обеспечение безопасности дорожного движения (далее — БДД) является одним из основных направлений деятельности государства по обеспечению общественной безопасности в целом. В то же время обеспечение БДД относится и к

задачам, стоящим перед системой соответствующих государственных органов, актуальность решения которых с истечением многих лет и даже десятилетий нисколько не утрачивается, а даже наоборот. О пристальном внимании государства к решению проблем, связанных с аварийностью на дорогах, свидетельствуют и совершенствование законодательства в этой области, и внедрение современных технических средств в обеспечение БДД, и многое другое. Между тем отсутствие кардинальных положительных сдвигов в их решении свидетельствует о недостаточности принимаемых мер в этом направлении. Так, согласно имеющимся официальным данным ущерб от последствий дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) в Российской Федерации только за 2017 г. составил более 1 трлн руб., в том числе от гибели и ранения людей более 800 млрд руб. [1, стр. 144] Цифры последних лет являются не менее впечатляющими.

В связи с обсуждением проблемы обеспечения БДД все чаще поднимается вопрос о противодействии такому нарушению правил дорожного движения (далее — ПДД, Правила), как опасное вождение, представляющему, по мнению и ученых, и общественности, повышенную опасность из-за тяжести последствий при ДТП, произошедших по этой причине. Проблема опасного (агрессивного) вождения характерна не только для России. В других странах она стоит также остро: зарубежные ученые единодушны в том, что грубые нарушения ПДД и агрессивное вождение в том числе крайне отрицательно влияют на БДД [2]. Экономические потери, например, только в Великобритании от последствий ДТП в 2020 г. составили 1,5% ВВП этой страны, что эквивалентно 40,6 млрд долл. США. Ежегодно в мире в ДТП погибает 1,35 млн человек, и это является основной причиной смерти среди людей в возрасте от 5 до 29 лет [3], ранения различной тяжести получают от 20 до 50 млн человек [4]. Отечественные авторы со ссылкой на российские и зарубежные источники отмечают, что сегодня показатели криминальных ДТП в Российской Федерации настораживают не менее, чем за ее пределами [5, стр. 338].

Результаты анализа состояния аварийности на дорогах в нашей стране за последние годы свидетельствуют о некотором снижении общего количества ДТП. Между тем их число по причине нарушения ПДД таких тенденций не имеет: в 2017—2019 гг. в России наблюдался устойчивый рост ДТП, совершенных в результате нарушения ПДД, причем, в подавляющем большинстве случаев виновниками их совершения являлись водители транспортных средств. В процентном соотношении к общему числу совершенных ДТП количество таких ДТП выглядит следующим образом: 2017 — 84,7%, 2018 — 88,1%, 2019 — 88,9%. В 2020 г. произошло незначительное снижение до 88,6%, однако в 2021 г. снижение вновь сменилось ростом до 89,2% [6, стр. 37]. Сегодняшняя ситуация свидетельствует о том, что устойчивых тенденций к снижению количества нарушений ПДД в ближайшее время ожидать не стоит. Так, количество постановлений, вынесенных за нарушение ПДД в 2023 г., составило 238,3 млн, что на 36,2 млн больше, чем в 2022 г. [URL: <https://iz.ru/1689082/2024-04-27/v-rossii-uvlechilos-kolichestvo-shtrafov-za-narushenie-pdd> (дата обращения: 29 ноября 2024 г.)].

Учитывая приведенные цифры, можно с уверенностью говорить о том, что именно водители, их поведение, их отношение к требованиям закона, да и чего греха таить, просто к общепринятым нормам поведения в цивилизованном обществе являются самыми существенными факторами столь высокого уровня

аварийности на дорогах. Безответственное и легкомысленное поведение, а во многих случаях вполне осознанные действия водителей становятся причиной тех трагедий, которые уносят десятки тысяч жизней, делают еще большее количество людей инвалидами и наносят огромный материальный ущерб экономике страны.

Безусловно, в подавляющем большинстве ДТП действия водителей не носят умышленного характера и являются результатом простой невнимательности. Как правило, в этом случае личность виновников аварий не характеризуется явной и устойчивой антисоциальной направленностью. Но есть и другая категория нарушителей; наверняка многим доводилось наблюдать на дороге за транспортными средствами, водители которых, двигаясь со скоростью, существенно превышающей скорость транспортного потока, и совершая неоправданные дорожной обстановкой рискованные маневры, например, осуществляя неоднократные перестроения из полосы в полосу движения без подачи соответствующих световых сигналов и сокращая при этом дистанцию с впереди и позади движущимися транспортными средствами до критической, подвергают опасности жизни и здоровье других участников движения. Такие водители действительно представляют собой реальную угрозу для БДД, и, судя по публикациям на эту тему в различных источниках, их с годами становится все больше и больше.

Проблемы, связанные с опасным (агрессивным) вождением, на протяжении многих лет обсуждаются и в средствах массовой информации, и на страницах научных изданий, и в законодательных органах. Еще в 2012 г. членами фракции ЛДПР в Государственную Думу вносился законопроект, устанавливающий ответственность за агрессивный стиль вождения [URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/395967-8> (дата обращения: 1 декабря 2024 г.)]. В 2013 г. этот вопрос вновь поднимался в стенах законодательного собрания [URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/211719-6> (дата обращения: 1 декабря 2024 г.)], но решение по нему опять было отложено.

30 мая 2016 г. наконец-то было принято постановление Правительства РФ № 477, закрепившее понятие «опасное вождение». Согласно дополнению в п. 2.7 ПДД опасное вождение представляет собой неоднократное совершение одного или нескольких следующих друг за другом действий, если эти действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба.

Далее норма детализирует действия водителя, которые подпадают под это определение:

- невыполнение при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения;
- перестроение при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия;
- несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства;
- несоблюдение бокового интервала;

— резкое торможение, если такое торможение не требуется для предотвращения ДТП;

— препятствование обгону.

По мнению некоторых чиновников, список признаков опасного вождения следовало бы существенно увеличить, включив в него, например, превышение максимально допустимой скорости движения на 60 км/ч и более. Высказывались мнения и о том, что к признакам опасного вождения следует относить и езду по тротуару, и проезд на красный свет [7]. Но, думается, подход, направленный на увеличение количества признаков опасного вождения, является не совсем правильным, поскольку, во-первых, это приведет к тому, что добрая доля правонарушений, указанных в ПДД, попадет в п. 2.7 Правил, а во-вторых, ответственность за указанные выше нарушения уже предусмотрена соответствующими нормами административного законодательства, например, в ч. 2 ст. 12.15 и ст. 12.12 КоАП РФ, и она вполне соответствует тяжести нарушений. Поэтому, по нашему мнению, к дополнению признаков опасного вождения стоит относиться весьма обдуманно и с определенной осторожностью. Кроме того, опасное вождение предусматривает совершение комплекса действий, явно не укладывающихся в рамки обычного нарушения ПДД, и по сути определяет стиль поведения водителя в целом, оцениваемого на участке дороги определенной протяженности или за определенный промежуток времени [8, стр. 164].

Возвращаясь к хронологической последовательности событий, связанных с принятием правовой нормы об опасном вождении и дальнейшей работой по ее реализации, необходимо сказать, что после внесения дополнений в п. 2.7 ПДД было вполне ожидаемо внесение соответствующих изменений в административное или даже уголовное законодательство, но Государственная Дума не отреагировала на изменения в ПДД, и поправок ни в КоАП РФ, ни в УК РФ не последовало. По мнению ученых, это привело к возникновению большого количества проблем как правового, так и организационного характера [9, стр. 78]. Многие из них считают, и с этим стоит согласиться, что существование правовой нормы, устанавливающей запрет на определенные действия, и отсутствие в законе санкций за нарушение этого запрета делает норму бесполезной [10, стр. 17]. Это также может свидетельствовать об отсутствии четкой стратегии у органов государственной власти в решении данного конкретного вопроса. Можно, конечно, допустить, что норма создавалась как первый шаг на пути борьбы с опасным (агрессивным) вождением, но столь затянутое «молчание» законодателей в решении вопроса о введении соответствующих правовых норм хотя бы в КоАП РФ свидетельствует о неподготовленности правовой системы и правоохранительных органов к борьбе с указанным явлением.

Почему же все-таки до настоящего времени в законодательстве отсутствует ответственность за опасное вождение? По нашему мнению, это свидетельствует, в первую очередь, о недоработанности самой правовой нормы. Согласно содержанию п. 2.7 ПДД для наличия состава правонарушения необходимо неоднократное совершение одного или нескольких действий, указанных в этом пункте. Кроме того, эти действия должны обладать возможностью повлечь за собой создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников в том же направлении и с той же

скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба.

Если рассмотреть, например, такой маневр, как перестроение (смена полосы или ряда движения без изменения его направления), то согласно п. 2.7 оно при определенных обстоятельствах вполне может быть отнесено к действиям водителя, подпадающим под признаки опасного вождения. Между тем согласно п. 1.2 постановления Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» перестроение — это маневр, заключающийся в выезде из занимаемой полосы или занимаемого ряда с сохранением первоначального направления движения. Он является одним из самых распространенных маневров, осуществляемых водителями при движении в транспортном потоке. Совершая обгон, желая занять более удобную полосу для движения и пр., водитель может осуществлять перестроение неопределенное количество раз по собственному усмотрению. Следует отметить, что никаких дополнительных условий при выполнении перестроения Правила не устанавливают. Главное, чтобы маневр производился в соответствии с п. 8.4: водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно без изменения направления движения. Поэтому такой показатель, как неоднократность перестроения в рамках опасного вождения, довольно трудно согласуется с правилами осуществления этого маневра.

Кроме того, если рассматривать понятие неоднократности, как количественного показателя определенных действий водителя, то что следует под этим подразумевать? Согласно принятому в русском языке толкованию под неоднократностью понимается совершение одним и тем же лицом одного и того же действия не менее двух раз [11, стр. 408]. Основываясь на вышеуказанном тезисе, можно опять-таки прийти к выводу о недоработке правовой нормы, регламентирующей понятие опасного вождения. Так, согласно правилам обгона, совершая этот маневр, водитель дважды осуществляет перестроение за относительно короткий промежуток времени и на непротяженном участке дороги: сначала перестраивается в полосу слева и, совершив опережение, возвращается в исходную полосу движения. Таким образом получается, что с формальной точки зрения вполне правомерные действия водителя могут являться элементом правонарушения даже в штатных условиях движения. Но являются ли такие действия водителя опасным вождением? Безусловно, нет.

Возвращаясь к временному интервалу между маневрами, возникает закономерный вопрос — каким он должен быть, чтобы их совокупность можно было бы расценивать как элемент противоправного деяния? Этот вопрос следует поставить и в отношении длины участка дороги, на котором совершаются маневры. К сожалению, законодательство никак не конкретизирует ни величину временного интервала, ни длину участка дороги, на котором должны быть совершены те или иные действия, образующие состав опасного вождения. А это, пожалуй, является одним из ключевых моментов проблемы применения правовой нормы об опасном вождении. Определить расстояние отрезка, на котором совершаются маневры, технически несложно, но как его величина согласуется с содержанием п. 2.7 Правил?

По мнению ряда авторов, существующий термин «опасное вождение» достаточно сложен для понимания и вызывает трудности с определением того, отно-

сятся ли какие-либо конкретные действия при управлении транспортным средством к опасному вождению или нет [12]. Само понятие «опасное вождение», данное в законе, представляется довольно сложным по конструкции и содержит большое количество условий, только при наличии которых действия водителя могут быть отнесены к указанному правонарушению. Чтобы состав правонарушения был законченным, помимо того, что водитель должен осуществить ряд действий, их выполнение должно быть связано с возможностью наступления вредных последствий, указанных в п. 2.7 ПДД. Между тем определение такой возможности в большом количестве случаев весьма затруднительно. Как разделить действия, которые могли бы повлечь эти последствия, от тех, которые их повлечь не могли, если последствия не наступили? Получается, что единственным объективным доказательством возможности наступления вредных последствий является их непосредственное наступление. Выглядит вполне логично, но довольно абсурдно. Выходит, что в действительности нет четких критериев, которые на практике позволили бы те или иные действия водителя однозначно отнести к опасному вождению.

Если мы обратимся к законодательству других стран, то там понятие «опасное (агрессивное) вождение» также изложено в довольно размытом виде. Например, в законодательстве Великобритании формулировка выглядит следующим образом: «Опасное вождение — это вождение, которое не соответствует уровню компетентного и осторожного водителя, что приводит к угрозе жизни других участников дорожного движения» [13, стр. 122]. Совершенно очевидно, что определение правонарушения в подобном виде трактует понятие «опасное вождение» весьма широко [14, стр. 147].

После появления в российском законодательстве нормы об опасном вождении учеными была обозначена еще одна, пожалуй, самая существенная проблема, связанная с применением на практике этой нормы, — сложность фиксации опасного вождения [15, стр. 41]. Подтверждением тому стало выступление на заседании рабочей группы в Госдуме в январе 2022 г. заместителя главы ГИБДД В. Кузина, который сообщил, что пока подразделения ГИБДД не располагают технической возможностью отслеживать опасное вождение на дорогах страны [URL: <https://tass.ru/obschestvo/13458597> (дата обращения: 5 декабря 2024 г.)]. Отсутствие же до настоящего времени в законодательстве ответственности водителей за опасное вождение свидетельствует о том, что каких-либо позитивных сдвигов в этом направлении пока не наметилось.

В настоящее время фиксация правонарушений на дорогах в большей мере возложена на электронные средства — видео- и фотокамеры, установленные на дорогах. Но одно дело зафиксировать, например, одномоментное пересечение линии разметки 1.1 или 1.3 на конкретном участке проезжей части, совсем другое — правонарушение, состоящее из последовательного ряда одних и тех же или различных действий, выполняемых в пределах определенного участка дороги или за определенный промежуток времени, которые к тому же, как указывалось выше, пока не определены. Сложность фиксации правонарушения в подобных условиях является очевидной. Зарубежный опыт подтверждает сделанный вывод. Так, члены всеобщего немецкого автомобильного клуба, крупнейшей общественной организации автомобилистов Германии (ADAC) заявляют, что сегодня крайне редко водители, допускающие опасное (агрессивное) вожде-

ние, привлекаются к ответственности из-за проблем с фиксацией случаев подобного поведения [12, стр. 42]. В нашей стране многие авторы также склоняются к проблематичности доказывания факта опасного вождения с учетом того, что основным его признаком служит не один эпизод, а совершение последовательного ряда действий, создающих угрозу жизни, здоровью и наносящих материальный ущерб участникам дорожного движения [16, стр. 55].

С этим согласны и практические работники ГИБДД, осуществляющие наблюдение за дорожным движением. Выборочным опросом сотрудников этих подразделений было установлено, что подавляющее большинство из них (около 90%) считают норму об опасном вождении в том виде, в каком она существует сейчас, попросту «мертвой», поскольку электронные средства слежения вряд ли смогут фиксировать это правонарушение в силу его сложности, растянутости в пространстве и времени. По их мнению, на настоящий момент только человек способен определить факт совершения такого сложного правонарушения. Руководители же подразделений ГИБДД сетуют на то, что работать на дорогах стало практически некому — контроль за ситуацией отдан камерам фото- и видеофиксации, которые никак не могут повлиять на снижение фактов опасного вождения [URL: <https://www.autonews.ru/news/> (дата обращения: 5 декабря 2024 г.)].

Если подойти к фиксации нарушений ПДД с технической точки зрения, необходимо уточнить, что средства фиксации отслеживают транспортный поток в его продольном направлении. Это позволяет распознавать, например, осуществление неоднократного перестроения и, руководствуясь алгоритмом, заложенным в программу системы фиксации, дифференцировать по количественному показателю противоправные действия от тех, которые не образуют состава правонарушения, оценив частоту и характер маневров на участке дороги определенной протяженности. Но опять встает вопрос, каким образом средствами фиксации может быть оценено и зафиксировано в подобной ситуации создание водителем опасности для движения транспорту, пользующемуся преимущественным правом движения? Думается, ответить на данный вопрос не представляется возможным, ведь технических параметров опасной и безопасной дистанции ни в нормативных правовых, ни в нормативно-технических документах нет; п. 9.10 ПДД указывает лишь на то, что водитель должен соблюдать такую дистанцию до движущегося впереди ТС, которая позволила бы избежать столкновения. Опять выходит, что только совершенное попутное столкновение транспортных средств будет являться подтверждением несоблюдения необходимой для безопасного движения дистанции.

Таким образом, необходимость дальнейшего совершенствования правовой и технической составляющих обеспечения БДД в направлении противодействия опасному (агрессивному) вождению относится к настоятельным требованиям текущего момента. Но их решение — это только часть необходимого комплекса мероприятий. Не подлежит сомнению тезис о том, что профилактика и предупреждение правонарушений является первостепенной задачей в борьбе с ними, поскольку всегда предпочтительнее не допустить противоправное деяние, нежели устранять его негативные последствия. Предупреждение правонарушений и постепенное искоренение отдельных их видов путем устранения причин и условий, способствующих их совершению, является основной задачей государ-

ства и общества [17, стр. 279]. В связи с этим многие авторы, учитывая высокие показатели аварийности на дорогах, высказываются в пользу необходимости усиления ответственности за некоторые виды нарушений ПДД, обосновывая это и предупредительными свойствами жестких санкций. Безусловно, нарушения ПДД, связанные с наступлением тяжких и особо тяжких последствий, заслуживают особого внимания и осуждения со стороны закона и общества. Ответственность за них должна быть адекватной тем вредным последствиям, которые наступают или могли бы наступить в результате их совершения.

Как показывают результаты многих научных исследований, повышение меры ответственности за совершенное преступление не оказывает существенного влияния на снижение уровня преступности [18, стр. 241]. И с этим трудно спорить, учитывая исторический опыт. Но, как говорится — нет правил без исключения: пример Беларуси и стран Балтии наглядно демонстрирует, что введение высоких ставок штрафов и неукоснительное их применение способны снизить число нарушений ПДД на 30—50% [19]. В некоторых европейских странах и Америке штраф, например, за проезд на красный свет достигает 25—30% от уровня средней зарплаты, и это вполне положительно влияет на соблюдение водителем ПДД. Поэтому взвешенное и продуманное отношение к усилению санкций за определенные виды правонарушений позволит повлиять на поведение большего количества водителей и снизит уровень грубых нарушений ПДД. Безусловно, определяющую роль здесь играет принцип неотвратимости наказания, при строгом соблюдении которого усиление санкций обязательно вызовет должный эффект.

Определение причин опасного (агрессивного) вождения представляется весьма непростой задачей. В современной литературе со ссылкой на зарубежный опыт многие ученые связывают опасное (агрессивное) вождение с психологическими особенностями личности водителей [20], выражающимися в демонстративной форме противопоставления себя существующим правовым нормам [21, стр. 62]. Исходя из предложенной формулировки, опасное вождение вполне может быть сравнимо с хулиганскими действиями. Такого мнения придерживаются и многие ученые [22], поскольку водитель транспортного средства, управляя автомобилем и совершая действия, подпадающие под признаки п. 2.7 ПДД, выражает тем самым явное неуважение к обществу в лице других участников дорожного движения, подвергая при этом серьезному риску их жизни и здоровье. Санкции же за хулиганские действия в соответствии с п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ предусмотрены достаточно строгие: штраф в размере от 300 тыс. до 500 тыс. руб. или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от двух до трех лет, либо обязательные работы на срок до 480 часов, либо исправительные работы на срок от одного года до двух лет, либо принудительные работы на срок до пяти лет, либо лишение свободы на тот же срок. При существовании таких санкций за опасное вождение водитель наверняка бы задумался о выборе стиля передвижения. Мы, конечно же, не проводим прямую аналогию между хулиганством и опасным вождением, но задуматься о сопоставимости наказания за опасное вождение с его возможными последствиями, пожалуй, стоит.

Однако только ужесточением санкций решить проблему полностью вряд ли удастся. Только комплексный подход к ее решению является ключом к устойчи-

вому снижению аварийности на дорогах и обеспечению строгого соблюдения ПДД водителями. Возвращаясь к неотвратимости наказания за совершенное правонарушение, мы опять обращаемся к проблемам фиксации этого вида правонарушения; до тех пор, пока не будет разработана комплексная система фиксации опасного вождения, существенных положительных сдвигов в снижении количества этого вида правонарушений добиться вряд ли удастся.

Безусловно, именно водитель, как личность, обладая определенным набором социально-психологических особенностей, характеризующих его отношение к букве закона, ценностям общества и, наконец, к другим людям, является ключевым моментом феномена, названного в законе опасным вождением. Именно от его отношения к общепринятым правилам поведения и безопасности окружающих зависит существование этого вида нарушений.

Официальная статистика о количестве ДТП, явившихся результатом опасного вождения, по известным причинам отсутствует: на настоящий момент нет технических средств, способных фиксировать эти правонарушения. Между тем проведенным в течение семи дней наблюдением за движением автотранспорта на крупных подмосковных трассах (по два часа в день) одним наблюдателем было установлено 23 случая опасного вождения: автомобиль двигался со скоростью, существенно превышающей скорость транспортного потока, при этом его водитель постоянно менял полосу движения с целью обгона других транспортных средств, перестраиваясь в некоторых случаях сразу через 2—3 полосы и сокращая дистанцию с позади и впереди идущими транспортными средствами (по субъективным ощущениям) до опасной. При этом была отмечена одна особенность: количество случаев опасного вождения всегда увеличивалось при снижении интенсивности транспортного потока и увеличении скорости его движения. Конечно, говорить о подобном наблюдении как о полноценном научном исследовании нельзя, но уже по его результатам можно сделать вывод о том, что водители, допускающие опасное вождение, встречаются на дорогах довольно часто, а некоторые характеристики движения транспортного потока непосредственно влияют на количество случаев противоправного поведения водителей.

Кроме того, опасное вождение вследствие возможности наступления тяжелых и особо тяжелых последствий оказывает негативное влияние на других участников дорожного движения. Особенно это касается водителей, психика которых подвержена сильному влиянию отрицательных примеров и поведенческие паттерны которых сформировались еще не в полной мере. Ни для кого не секрет, что именно отрицательные примеры оказывают наиболее сильное влияние на людей, чья жизненная позиция и психологическая устойчивость находятся на стадии формирования.

Исследуя факторы, влияющие на возможность агрессивного поведения водителей при управлении транспортным средством, многие авторы рассматривают вождение автомобиля как деятельность в особых (экстремальных) условиях, что связывается ими с вероятностью гибели и травматизма, повышенной конфликтностью с другими участниками дорожного движения, юридической и социально-правовой ответственностью за совершенное ДТП, воздействием на психику неблагоприятных условий и т.п. [23; 24] По их мнению, опасное (агрессивное) вождение является результатом накопившихся отрицательных эмоций

[25]. Но вряд ли совершение грубых нарушений ПДД можно объяснить исключительно вышеуказанными причинами.

Изучая особенности личности людей, проявляющих агрессию в поведении, такие известные ученые, как, например, З. Фрейд, высказывали мнение, что агрессивное поведение следует рассматривать как форму проявления определенного психического заболевания [26]. Основываясь на этом, агрессивность определяется как устойчивая черта характера личности, которая проявляется в склонности и готовности к агрессивным действиям [27]. Поэтому опасное вождение следует связывать с существованием определенных особенностей личности, неуравновешенностью характера и агрессивным складом поведения людей вообще и рассматривать его как частный случай проявления психических отклонений, интегрированных в определенный стиль поведения при управлении транспортным средством.

Существующую точку зрения некоторых авторов, утверждающих, что агрессия обусловлена исключительно социальными причинами [28], следует считать не до конца обоснованной; вряд ли водитель, проявляющий агрессивность при управлении транспортным средством, делает это исключительно по причине тяжелого материального положения или из-за неудовлетворительных бытовых условий жизни. По мнению ученых, проводивших исследования в этой области, агрессивный стиль вождения в большинстве случаев используют лица молодого возраста, не озабоченные ни материальным положением, ни трудностями в семье или на работе [21; 29]. Поэтому основную причину такого поведения следует искать в самом человеке, в особенностях его психики, обусловленных, по видимому, во многих случаях определенными психическими отклонениями или болезненным состоянием.

В настоящее время исследование причин индивидуальных психологических различий в человеческой популяции развивается по двум направлениям. Первое — основывается на теории двух факторов: генетического наследования и средовых влияний, где генетический фактор формирует врожденную предрасположенность к тем или иным проявлениям [30; 31]. Альтернативными по отношению к теории двух факторов являются концепции информационной негенетической наследственности психических свойств и личностных качеств человека [32, стр. 77]. Последователи второго направления заявляют о спорности корреляции между чертами личности представителей предшествующих и последующих поколений.

Рассуждая об означенных направлениях в науке, думается, более правильным следует считать то, согласно которому многие особенности психики человека, его поведенческого репертуара, включая некоторые психические заболевания, обусловлены действием генетических факторов и характеризуются в той или иной степени выраженной наследственной предрасположенностью [33, стр. 68]. Так, установлено, что многие психические расстройства могут встречаться у нескольких членов семей в разных поколениях, а наличие сходных признаков заболевания у родственников больного может указывать на наследственный характер патологии [34, стр. 74]. И хотя гены, вызывающие те или иные расстройства (заболевания) психотического ряда, до сих пор не найдены, отсутствие на настоящий момент точных сведений о наличии единицы, передающей наследственную информацию о психических отклонениях, вряд ли стоит считать неоспо-

римым доказательством обратного. Просто наука пока не достигла необходимого уровня. Если обратиться к истории, то до 1775 г. Парижская Королевская академия наук в огромном количестве принимала к рассмотрению проекты вечного двигателя. Однако после открытия закона сохранения энергии постановила более этого не делать из-за очевидной невозможности его создания.

Поэтому, основываясь на концепции двух факторов, разделяемой большинством отечественных ученых, можно сказать, что наследственность в высокой степени определяет предрасположенность человека к агрессивному поведению, а влияние среды способствует ее формированию и развитию в условиях социума. Исходя из этого, установление наличия психических отклонений у того или иного человека видится вполне реальной возможностью. Следовательно, существует возможность заблаговременного выявления лиц, поведение которых при управлении автотранспортом может быть опасным для других участников дорожного движения, и исходя из этой вероятности, можно выстроить предупредительную и профилактическую работу в отношении будущих водителей, потенциально склонных к такому поведению.

Говоря о причинах опасного (агрессивного) вождения, многие авторы указывают, как на одну из основных, пропаганду определенного стиля поведения средствами массовой информации и культуры [35]. По их мнению, в последнее время идеалом для молодежи стал образ антисоциального типажа, который не боится разрушать принятые в обществе нормы поведения, не думая о последствиях своих действий [36, стр. 86]. Представители молодого поколения в силу различных обстоятельств замещают духовно-нравственные принципы здоровой личности антисоциальными нормами поведения, черпая их из средств массовой культуры [37]. В этом, безусловно, есть доля правды: например, сцены, ярко визуализирующие агрессивный стиль вождения, присутствуют во многих фильмах. Подобные видеоролики в Интернете тоже нередки; водители, проявляющие агрессию при управлении транспортным средством, выкладывают в сеть свои собственные приключения. И это может быть примером для других.

При этом факт существования того или иного явления в жизни не может игнорироваться и замалчиваться обществом. Нельзя всю вину за существование агрессии в людях перекладывать на средства коммуникации, поскольку, не будь кино и Интернета, информация об этом явлении в любом случае распространялась бы и другими способами — этого не избежать и, как показывает жизнь, удаление определенных сцен из фильмов, блокирование контента, пропагандирующего отрицательные примеры, является не только бесполезным, но и вредным. Зачастую это приводит к обратному результату: отрицательными героями начинают интересоваться, им начинают подражать; запретный плод, как известно, сладок. Поэтому решение проблемы в данном направлении следует искать не в сокрытии информации, а в том, чтобы подготовить личность к ее правильному восприятию, адекватной оценке и адекватным выводам, сделанным по результатам ее осмысления. Но, к сожалению, на сегодняшний день в этом направлении не достигнуто каких-либо положительных результатов, а современное состояние культуры и культуры вождения, в частности, в России оценивается как крайне низкое [<https://cyberleninka.ru/article/n/shtrafn-ye-sanktsii-za-opasnoe-vozhdenie-kak-novaya-mera-nakazaniya-uchastnikov-dorozhnogo-dvizheniya> (дата обращения: 10 декабря 2024 г.)].

Вопрос об опасном (агрессивном) вождении возник в отечественной науке относительно недавно. По результатам проведенных исследований, повышенный уровень агрессии в российском обществе возник в постсоветский период и с тех пор сохраняется на высоком уровне. По данным экспертного опроса, проведенного Институтом психологии РАН, в 1981 г. уровень агрессивности, враждебности и грубости жителей России оценивался в 3—3,5 балла, в 2011 г. — уже в 7—7,4 балла. Причем, по уровню грубости и враждебности к своему окружению россияне к этому времени занимали лидирующее место в Европе. Очередным этапом усиления межличностной агрессии среди россиян стала пандемия 2020 г. В этот период уровень агрессии увеличился вдвое. По данным ВЦИОМ за 2016—2021 г., 42% российских интернет-пользователей ощутили значительное возрастание агрессивности в социальных сетях [38, стр. 408]. Наблюдая за взаимоотношениями людей в повседневной жизни сегодня, можно легко прийти к неутешительному выводу: снижения уровня агрессивности в поведении людей в ближайшем будущем ожидать не стоит. При этом необходимо учитывать тот факт, что «перевоспитать» агрессивность в человеке невозможно, ее можно лишь сублимировать в социально приемлемые формы [39, стр. 94]. Поэтому на сегодняшний день необходимо сосредоточиться на купировании этих негативных процессов с тем, чтобы в дальнейшем постараться вернуть межличностные отношения в обществе в приемлемые рамки, позволяющие утвердиться благоприятному климату в отношениях между людьми. Меры воспитательного и профилактического характера в этом направлении играют наиважнейшее значение.

Возрастание уровня автомобилизации населения, увеличение транспортных потоков, либерализация порядка прохождения медицинских комиссий, социально-экономические проблемы в обществе, недостатки в воспитании и пр. — все это увеличивает возможность формирования у части водителей склонности к агрессии при управлении транспортным средством и повышает вероятность допуска таких лиц к их управлению. Учитывая комплекс вышеназванных причин, влияющих на появление и существование опасного вождения, пути их устранения следует искать только в комплексном подходе: использованию всех имеющихся в распоряжении государства и общества инструментов, включающих совокупность правовых, социально-экономических, воспитательных, профилактических и других мероприятий. И уж точно борьба с опасным вождением должна опираться не столько на санкции в отношении лиц, его допускающих, сколько на создание благоприятного климата в обществе, искоренение экономических и социальных проблем, которые отрицательно влияют на формирование личности и ее развитие, на воспитание в людях доброжелательного и уважительного отношения друг к другу, к закону и нормам морали. А это уже задача не только правоохранительных органов — это задача учебно-образовательных и воспитательных организаций, трудовых коллективов, средств массовой информации и, наконец, задача семьи, поскольку корни и положительные, и отрицательных качеств в людях исходят именно оттуда и формируются с самого раннего возраста.

Эта точка зрения подтверждается и многими учеными: по их мнению, обеспечение БДД лежит не только в правовом поле, но и в устранении причин, способствующих такому поведению [40, стр. 21], а деятельность по обеспечению БДД

должна осуществляться на основе программно-целевого подхода [41], включающего в себя дальнейшее совершенствование законодательства, регламентирующего в том числе и систему мер административного принуждения, разработку новых мер организационно-технического обеспечения систем контроля дорожного движения, совершенствование уровня и повышение качества дорожной сети и пр. Такая позиция нашла свое отражение и в нормативных правовых документах (см. распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы»).

Говоря об обеспечении БДД нельзя не упомянуть и о проблемах подготовки водителей, в процессе которой основное внимание уделено совершенствованию навыков вождения и знанию ПДД. Однако, по нашему мнению, этого недостаточно; помимо совершенствования навыков вождения, которые, к слову говоря, по окончании обучения оставляют желать лучшего, преподаватели должны доводить до сознания будущих водителей информацию о том, что безопасность жизни и здоровья всех участников дорожного движения зависит от их поведения на дороге и от их ответственности. Необходимо также в рамках программ противодействия опасному (агрессивному) вождению широкое использование средств массовой информации и социальной рекламы [42].

Не лишены рационального зерна предложения об участии самих водителей в фиксации нарушений ПДД при условии их внутренней готовности добровольно направлять видеоматериалы о зафиксированных при помощи видеорегистраторов нарушениях в подразделения ГИБДД [URL: https://www.cnews.ru/news/top/2023-01-27_rossiyanam_dadut_gosprilozhenie (дата обращения: 20 декабря 2024 г.)]. Законопослушных водителей и водителей, отрицательно относящихся к нарушителям ПДД, безусловно, гораздо больше, поэтому такая мера, наверняка, имела бы большую эффективность, в том числе и для профилактики и предупреждения правонарушений.

В октябре 2024 г. вопрос об опасном вождении вновь обсуждался на заседании Государственной Думы, где В. Володин привел неутешительные цифры относительно состояния БДД. Так, согласно статистике, за 2023 г. число зарегистрированных ДТП увеличилось на 4,5% по сравнению с 2022 г. В результате аварий погибли 14 500 человек: рост составил 2,3% по сравнению в 2022 г., ранено 166 500 человек, что на 4,3% больше, чем годом ранее [URL: <https://www.vedomosti.ru/auto/news/2024/10/01/1065637-uzhestochit-otvetstvennost-za-opasnoe-vozhdenie> (дата обращения: 22 декабря 2024 г.)]. По итогам обсуждения на рассмотрение законодательного собрания был внесен законопроект № 644297-8 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» в части установления административной ответственности за опасное вождение [URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/644297-8> (дата обращения: 22 декабря 2024 г.)].

Учитывая, что основной причиной ДТП является нарушение водителями ПДД, а опасное вождение среди них имеет явно повышенную опасность для окружающих, введение в административное законодательство жестких санкций за этот вид правонарушения является крайне необходимым и давно ожидаемым действием, направленным на снижение аварийности на дорогах и укрепление БДД в целом. Между тем необходимо помнить, что вопрос применения положений за-

кона об ответственности за опасное вождение остается открытым, поскольку правовые нормы, определяющие этот вид правонарушения и организационно-технические аспекты его фиксации, до конца еще не проработаны.

Источники

1. Верзилин, В. А. Социально-экономический ущерб от ДТП как один из аспектов обеспечения экономической безопасности Российской Федерации / В. А. Верзилин, Ю. В. Наролина // РЕГИОН: системы, экономика, управление. — 2019. — № 4(47). — С. 143—152.
2. Sârbescu, P. Are you a “bad driver” all the time? Insights from a weekly diary study on personality and dangerous driving behavior / P. Sârbescu, L. Maricuțoiu // Journal of Research in Personality. — 9 April. — 2019. — Volume 80 (Cover date: June 2019). — P. 30—37.
3. An, Z. No street is an Island: Street network morphologies and traffic safety / Z. An, B. Xie, Qiyang Liu // Transport Policy. — Volume 141, September 2023. — P. 167—181.
4. Mishra, S. Traffic safety culture of drivers in Canada: Implications for new traffic law implementation to enhance traffic safety / S. Mishra, B. Mehran // IATSS Research. — Volume 46, Issue 1. — April 2022. — P. 82—92.
5. Баранчикова, М. В. Социальный риск и его взаимосвязь с возрастом и уровнем образования субъекта дорожно-транспортного преступления (анализ криминальных показателей дорожно-транспортных происшествий в России) / М. В. Баранчикова // Виктомолдогия. — 2021. — Том 8. — № 4. — С. 336—343.
6. Жаворонков, В. А. Экспертная оценка опасных дорожных ситуаций, возникающих в результате нарушения правил перестроения при управлении транспортным средством / В. А. Жаворонков // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 1(45). — С. 35—52.
7. Танага, И. В. К вопросу о необходимости законодательного закрепления термина «опасное вождение» / И. В. Танага, А. В. Танага // Общество и право. — 2016. — № 2 (56). — С. 165—167.
8. Антонов, С. Н. «Опасное вождение» как новый институт правил дорожного движения: теоретические и процедурные вопросы / С. Н. Антонов, П. В. Молчанов // Вестник университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). — 2015. — № 5. — С. 163—167.
9. Майоров, В. И. О нормативно-правовом определении понятия опасного вождения в контексте законодательства об административных правонарушениях / В. И. Майоров, О. И. Бекетов // Вестник Омской юридической академии. — 2017. — Том 14. — № 1. — С. 77—82.
10. Хиль, И. М. Актуальные аспекты противодействия агрессивному вождению и дорожному хулиганству в Российской Федерации / И. М. Хиль, Н. А. Лихачев // Вестник краснодарского университета МВД России. — 2018. — № 2(40). — С. 16—20.
11. Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка / С. И. Ожегов, Н. Ю. Шведова. — Москва, 2001.
12. Поликарпова, М. С. Соотношение понятий «агрессивное» и «опасное» вождение в современной отечественной и зарубежной психологии / М. С. Поликарпова // Электронный журнал «Современная зарубежная психология». — 2017. — Том 6. — № 1. — С. 44—52.
13. Потапенко, И. П. Об установлении административной ответственности за опасное (агрессивное) вождение в Российской Федерации, и правоприменительная практика (привлечение водителей за опасное вождение в соединенном королевстве Великобритании и Северной Ирландии: анализ и возможность использования / И. П. Потапенко // Вестник Московского университета МВД России. — 2015. — № 5. — С. 120—123.
14. Тарасов, А. Ю. К вопросу определения понятия «опасное вождение» / А. Ю. Тарасов, В. Л. Миронов // Актуальные проблемы административной деятельности полиции : материалы всерос. науч.-практ. конф. — Краснодар : Краснодар. ун-т МВД России, 2015.
15. Записная, Т. В. К вопросу о содержании понятия «опасное вождение» в российском и зарубежном законодательстве / Т. В. Записная // Крымский научный вестник. — 2016. — № 5 (11). — С. 35—45.

16. Жильцов, А. В. К вопросу о перспективах реализации некоторых законодательных инициатив в сфере обеспечения безопасности дорожного движения / А. В. Жильцов, А. Ю. Иванов // Юридическая наука и правоохранительная практика. — 2017. — № 1(39). — С. 52—58.
17. Криминология : учебник для вузов / под редакцией В. Н. Кудрявцева, В. Е. Эминова. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Юристъ, 2002.
18. Кури, Х. Эффективность наказания: результаты международных исследований / Х. Кури, О. Ю. Ильченко // Актуальные проблемы экономики и права. — 2013. — № 2. — С. 240—256.
19. Епифанов, Ю. А. Зарубежный опыт организации безопасности дорожного движения / Ю. А. Епифанов // Бизнес в законе. — 2011. — № 1. — С. 152—154.
20. Blanchard, E. B. Psychometric properties of a measure of aggressive driving: the Larson driver's / E. B. Blanchard, K. A. Barton, L. Malta // Psychological Reports. — 2000. — Vol. 87. — № 3. — P. 881—892.
21. Борисова, С. Е. Провокационное поведение водителей престижных автомобилей в контексте обеспечения безопасности дорожного движения / С. Е. Борисова // Психопедагогика в правоохранительных органах. — 2019. — Том 4. — № 1(76). — С. 62—67.
22. Шарапов, Д. Р. Транспортное хулиганство / Д. Р. Шарапов // Криминалист. — 2023. — № 2 (43). — С. 132—137.
23. Лобанова, Ю. И. Стилъ вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации / Ю. И. Лобанова // Российский гуманитарный журнал. — 2015. — № 1. — Том 4. — С. 76—84.
24. Петров, В. Е. Психологически значимые факторы, определяющие стиль управления транспортным средством // Научно-практический журнал «Современные научные исследования и инновации». — 2016. — № 1 (57). — С. 215—221.
25. Ермолаев, В. В. Социально-психологические детерминанты проявления агрессии водителями пассажирского транспорта на российских дорогах / В. В. Ермолаев, О. П. Макушина, А. И. Четверикова // Социальная психология и общество. — 2013. — № 2. — С. 108—118.
26. Бэрн, Р. Агрессия / Р. Бэрн, Д. Ричардсон. — Санкт-Петербург : Питер, 1998.
27. Ениколопов, С. Н. Некоторые проблемы психологии агрессивного поведения / С. Н. Ениколопов // Дети и насилие : материалы Всерос. науч-практ. конф., Москва— Санкт-Петербург, 2—8 октября 1994 г. — Екатеринбург, 1996.
28. Денисов, В. В. Агрессия: генетический инстинкт или социальный феномен? / В. В. Денисов // Холличер Вальтер. Человек и агрессия. — Москва, 1975.
29. Assi, G. S. Dangerous driving propensity amongst Indian youth Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. — 1 June 2018. — Volume 56 (Cover date: July 2018). — P. 444—452.
30. Александров, А. А. Психогенетика / А. А. Александров. — Санкт-Петербург : Питер, 2004.
31. Малых, С. Б. Психогенетика / С. Б. Малых, М. С. Егорова, Т. А. Мешкова. — Санкт-Петербург, 2008.
32. Осницкий, А. В. Теоретические основы наследственности психических расстройств личности / А. В. Осницкий // Научно-теоретический журнал «Ученые записки» — 2008. — № 5(39). — С. 77—81.
33. Грошев, И. В. Генетика психологических заболеваний: исследование половых и гендерных исследований / И. В. Грошев // Российский психиатрический журнал. — 2012. — № 2. — С. 68—73.
34. Касьянов, Е. Д. В поисках наследственных форм депрессии: клинические генетические и биологические подходы / Е. Д. Касьянов, Г. Э. Мазо, А. О. Кибитов // Социальная и клиническая психиатрия. — 2018. — Том 28. — № 1. — С. 74—83.
35. Турганова, Г. Э. Влияние демонстрации агрессии в средствах массовой информации на эмоциональное состояние молодежи / Г. Э. Турганова, Н. С. Фонталова, А. О. Шишкина // Психология в экономике и управлении. — 2017. — Том 9. — № 1. — С. 42—55.
36. Ревазов, В. Ч. Социальная маргинализация, как следствие трансформации общества / В. Ч. Ревазов // Альманах мировой науки. АР-Консалт. — 2016. — № 1-3(4). — С. 83—86.
37. Щеулова, Е. А. Духовно-нравственное воспитание современной молодежи как основа формирования и развития личности / Е. А. Щеулова, А. Е. Николаева, А. Е. // Современные научные исследования и инновации. — 2016. — № 12 (68). — С. 1204—1207.

38. Позднякова, М. Е. Агрессивное поведение детей и подростков как предиктор девиантного и криминального поведения: средовые и личностные факторы / М. Е. Позднякова, В. В. Брюно // Россия реформирующаяся. — 2023. — № 21. — С. 407—447.
39. Фрейд, З. Психоанализ и культура. Леонардо да Винчи : пер. с нем. / З. Фрейд. — Санкт-Петербург : Алетейя, 1997.
40. Голубев, И. В. Девиантное поведение и способы профилактики опасного вождения / И. В. Голубев // Полицейская деятельность. — 2023. — № 3. — С. 16—26.
41. Кобак, В. М. Программно-целевой подход в обеспечении безопасности участников дорожного движения / В. М. Кобак // Вестник челябинского государственного университета. — 2017. — Том 2. — № 2. — С. 95—98.
42. Казаченок, В. В. Повышение уровня культуры водителей как фактор безопасности дорожного движения / В. В. Казаченок // Юридическая наука и правоохранительная практика. — 2016. — № 2(36) — С. 33—40.

References

1. Verzilin, V. A. Sotsial'no-ekonomicheskiy ushcherb ot DTP kak odin iz aspektov obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Socio-economic damage from road accidents as one of the aspects of ensuring economic security of the Russian Federation] / V. A. Verzilin, YU. V. Narolina // REGION: sistemy, ekonomika, upravleniye. — 2019. — № 4(47). — S. 143—152.
2. Sârbescu, P. Are you a “bad driver” all the time? Insights from a weekly diary study on personality and dangerous driving behavior / P. Sârbescu, L. Maricuțoiu // Journal of Research in Personality. — 9 April. — 2019. — Volume 80 (Cover date: June 2019). — P. 30—37.
3. An, Z. No street is an Island: Street network morphologies and traffic safety / Z. An, B. Xie, Qiyang Liu // Transport Policy. — Volume 141, September 2023. — P. 167—181.
4. Mishra, S. Traffic safety culture of drivers in Canada: Implications for new traffic law implementation to enhance traffic safety / S. Mishra, B. Mehran // IATSS Research. — Volume 46, Issue 1. — April 2022. — P. 82—92.
5. Baranchikova, M. V. Sotsial'nyy risk i yego vzaimosvyaz' s vozrastom i urovnem obrazovaniya sub'yekta dorozhno-transportnogo prestupleniya (analiz kriminal'nykh pokazateley dorozhno-transportnykh proisshestviy v Rossii) [Social risk and its relationship with the age and level of education of the subject of a road traffic crime (analysis of criminal indicators of road traffic accidents in Russia)] / M. V. Baranchikova // Viktomologiya. — 2021. — Том 8. — № 4. — S. 336—343.
6. Zhavoronkov, V. A. Ekspertnaya otsenka opasnykh dorozhnykh situatsiy, vznikayushchikh v rezul'tate narusheniya pravil perestroyeniya pri upravlenii transportnym sredstvom [Expert assessment of dangerous road situations arising as a result of violation of lane changing rules when driving a vehicle] / V. A. Zhavoronkov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 1(45). — S. 35—52.
7. Tanaga, I. V. K voprosu o neobkhodimosti zakonodatel'nogo zakrepleniya termina «opasnoye vozhdeniye» [On the need for legislative enshrinement of the term "dangerous driving"] / I. V. Tanaga, A. V. Tanaga // Obshchestvo i pravo. — 2016. — № 2 (56). — S. 165—167.
8. Antonov, S. N. «Opasnoye vozhdeniye» kak novyy institut pravil dorozhnogo dvizheniya: teo-reticheskiye i protsedurnyye voprosy ["Dangerous Driving" as a New Institute of Traffic Rules: Theoretical and Procedural Issues] / S. N. Antonov, P. V. Molchanov // Vestnik universiteta imeni O. Ye. Kutafina (MGYUA). — 2015. — № 5. — S. 163—167.
9. Mayorov, V. I. O normativno-pravovom opredelenii ponyatiya opasnogo vozhdeniya v kontekste zakonodatel'stva ob administrativnykh pravonarusheniyakh [On the Normative and Legal Definition of the Concept of Dangerous Driving in the Context of the Legislation on Administrative Offenses] / V. I. Mayorov, O. I. Beketov // Vestnik Omskoy yuridicheskoy akademii. — 2017. — Том 14. — № 1. — S. 77—82.
10. Khil', I. M. Aktual'nyye aspekty protivodeystviya agressivnomu vozhdeniyu i dorozhnomu khuliganstvu v Rossiyskoy Federatsii [Current aspects of combating aggressive driving and

- road hooliganism in the Russian Federation] / I. M. Khil', N. A. Likhachev // Vestnik krasnodarskogo universiteta MVD Rossii. — 2018. — № 2(40). — S. 16—20.
11. Ozhegov, S. I. Tolkovyy slovar' russkogo yazyka [Explanatory dictionary of the Russian language] / S. I. Ozhegov, N. YU. Shvedova. — Moskva, 2001.
 12. Polikarpova, M. S. Sootnosheniye ponyatiy «agressivnoye» i «opasnoye» vozhdeniye v sovremen-noy otechestvennoy i zarubezhnoy psikhologii [The relationship between the concepts of "aggressive» and "dangerous» driving in modern domestic and foreign psychology] / M. S. Polikarpova // Elektronnyy zhurnal «Sovremennaya zarubezhnaya psikhologiya». — 2017. — Tom 6. — № 1. — S. 44—52.
 13. Potapenko, I. P. Ob ustanovlenii administrativnoy otvetstvuyete za opasnoye (agressivnoye) vozhdeniye v Rossiyskoy Federatsii, i pravoprimeritel'naya praktika privlecheniye voditeley za opasnoye vozhdeniye v soyedinennom korolevstve Velikobritanii i Severnoy Irlandii: analiz i vozmozhnost' ispol'zovaniya [On the establishment of administrative liability for dangerous (aggressive) driving in the Russian Federation, and law enforcement practice of bringing drivers to justice for dangerous driving in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland: analysis and possibility of use] / I. P. Potapenko // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. — 2015. — № 5. — S. 120—123.
 14. Tarasov, A. YU. K voprosu opredeleniya ponyatiya «opasnoye vozhdeniye» [On the issue of defining the concept of "dangerous driving"] / A. YU. Tarasov, V. L. Mi-ronov // Aktual'nyye problemy administrativnoy deyatel'nosti polit sii : materialy vse-ros. nauch.-prakt. konf. — Krasnodar : Krasnodar. un-t MVD Rossii, 2015.
 15. Zapisnaya, T. V. K voprosu o sodержanii ponyatiya «opasnoye vozhdeniye» v rossiyskom i zaru-bezhnom zakonodatel'stve [On the content of the concept of "dangerous driving" in Russian and foreign legislation] / T. V. Zapisnaya // Krymskiy nauchnyy vestnik. — 2016. — № 5 (11). — S. 35—45.
 16. Zhil'tsov, A. V. K voprosu o perspektivakh realizatsii nekotorykh zakonodatel'nykh initsiativ v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [On the prospects for the implementation of some legislative initiatives in the field of road safety] / A. V. Zhil'tsov, A. YU. Ivanov // Yuridicheskaya nauka i pravookhranitel'naya praktika. — 2017. — № 1(39). — S. 52—58.
 17. Kriminologiya : uchebnik dlya vuzov [Criminology: textbook for universities] / pod redaktsiyey V. N. Kudryavtseva, V. Ye. Eminova. — 2-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Yurist", 2002.
 18. Kuri, KH. Effektivnost' nakazaniya: rezul'taty mezhdunarodnykh issledovaniy [Effectiveness of Punishment: Results of International Research] / KH. Kuli, O. YU. Il'chenko // Aktual'nyye problemy ekonomiki i prava. — 2013. — № 2. — S. 240—256.
 19. Yepifanov, YU. A. Zarubezhnyy opyt organizatsii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [Foreign Experience in Organizing Road Safety] / YU. A. Yepifanov // Biznes v zakone. — 2011. — № 1. — S. 152—154.
 20. Blanchard, E. B. Psychometric properties of a measure of aggressive driving: the Larson driver's / E. B. Blanchard, K. A. Barton, L. Malta // Psychological Reports. — 2000. — Vol. 87. — № 3. — P. 881—892.
 21. Borisova, S. Ye. Provokatsionnoye povedeniye voditeley prestizhnykh avtomobiley v kontekste obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [Provocative behavior of drivers of prestigious cars in the context of road safety] / S. Ye. Borisova // Psikhopedagogika v pra-vookhranitel'nykh organakh. — 2019. — Tom 4. — № 1(76). — S. 62—67.
 22. Sharapov, D. R. Transportnoye khuliganstvo [Transport hooliganism] / D. R. Sharapov // Kriminalist. — 2023. — № 2 (43). — S. 132—137.
 23. Lobanova, YU. I. Stil' vozhdeniya: opredelyayushchiye faktory, kharakteristiki, napravleniya op-timizatsii [Driving style: determining factors, characteristics, directions of optimization] / YU. I. Lobanova // Rossiyskiy gumanitarnyy zhurnal. — 2015. — № 1. — Tom 4. — S. 76—84.
 24. Petrov, V. Ye. Psikhologicheski znachimyye faktory, opredelyayushchiye stil' upravleniya trans-portnym sredstvom [Psychologically significant factors determining the style of driv-

- ing a vehicle] // Nauchno-prakticheskiy zhurnal «Sovremennyye nauchnyye issledovaniya i innovatsii». — 2016. — № 1 (57). — S. 215—221.
25. Yermolayev, V. V. Sotsial'no-psikhologicheskiye determinanty proyavleniya agressii voditelya-mi passazhirskogo transporta na rossiyskikh dorogakh [Social and psychological determinants of aggression by drivers of passenger transport on Russian roads] / V. V. Yermolayev, O. P. Makushina, A. I. Chetverikova // Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo. — 2013. — № 2. — S. 108—118.
 26. Beron, R. Agressiya [Aggression] / R. Beron, D. Richardson. — Sankt-Peterburg : Piter, 1998.
 27. Yenikolopov, S. N. Nekotoryye problemy psikhologii agressivnogo povedeniya [Some problems of psychology of aggressive behavior] / S. N. Yeniko-lopov // Deti i nasiliye : materialy Vseros. nauch-prakt. konf., Moskva—Sankt-Peterburg, 2—8 oktyabrya 1994 g. — Yekaterinburg, 1996.
 28. Denisov, V. V. Agressiya: geneticheskiy instinkt ili sotsial'nyy fenomen? [Aggression: genetic instinct or social phenomenon?] / V. V. Denisov // Khollicher Val'ter. Chelovek i agressiya. — Moskva, 1975.
 29. Assi, G. S. Dangerous driving propensity amongst Indian youth Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. — 1 June 2018. — Volume 56 (Cover date: July 2018). — P. 444—452.
 30. Aleksandrov, A. A. Psikhogenetika [Psychogenetics] / A. A. Aleksandrov. — Sankt-Peterburg : Piter, 2004.
 31. Malykh, S. B. Psikhogenetika [Psychogenetics] / S. B. Malykh, M. S. Yegorova, T. A. Meshkova. — Sankt-Peterburg, 2008.
 32. Osnitskiy, A. V. Teoreticheskiye osnovy nasledstvennosti psikhicheskikh rasstroystv lichnosti [Theoretical Foundations of Heredity of Mental Disorders of Personality] / A. V. Osnitskiy // Nauchno-teoreticheskiy zhurnal «Uchenyye zapiski» — 2008. — № 5(39). — S. 77—81.
 33. Groshev, I. V. Gkonomika psikhologicheskikh zabolevaniy: issledovaniye polovykh i gendernykh issledovaniy [Gnomics of Psychological Diseases: A Study of Sex and Gender Studies] / I. V. Groshev // Rossiyskiy psikhiatricheskii zhurnal. — 2012. — № 2. — S. 68—73.
 34. Kas'yanov, Ye. D. V poiskakh nasledstvennykh form depressii: klinicheskiye geneticheskiye i biologicheskiye podkhody [In search of hereditary forms of depression: clinical genetic and biological approaches] / Ye. D. Kas'yanov, G. E. Mazo, A. O. Kibitov // Sotsial'naya i klinicheskaya psikhiatriya. — 2018. — Tom 28. — № 1. — S. 74—83.
 35. Turganova, G. E. Vliyaniye demonstratsii agressii v sredstvakh massovoy informatsii na emo-tSIONal'noye sostoyaniye molodezhi [The influence of demonstration of aggression in the media on the emotional state of young people] / G. E. Turganova, N. S. Fontalova, A. O. Shishkina // Psikhologiya v ekonomike i upravlenii. — 2017. — Tom 9. — № 1. — S. 42—55.
 36. Revazov, V. CH. Sotsial'naya marginalizatsiya, kak sledstviye transformatsii obshchestva [Social marginalization as a consequence of the transformation of society] / V. CH. Revazov // Al'manakh mirovoy nauki. AR-Konsalt. — 2016. — № 1-3(4). — S. 83—86.
 37. Shcheulova, Ye. A. Dukhovno-nravstvennoye vospitaniye sovremennoy molodezhi kak osnova for-mirovaniya i razvitiya lichnosti [Spiritual and moral education of modern youth as the basis for the formation and development of personality] / Ye. A. Shcheulova, A. Ye. Nikolayeva, A. Ye. // Sovremennyye nauchnyye issledovaniya i innovatsii. — 2016. — № 12 (68). — S. 1204—1207.
 38. Pozdnyakova, M. Ye. Agressivnoye povedeniye detey i podrostkov kak prediktor deviantnogo i kriminal'nogo povedeniya: sredovyye i lichnostnyye faktory [Aggressive behavior of children and adolescents as a predictor of deviant and criminal behavior: environmental and personal factors] / M. Ye. Pozdnyakova, V. V. Bryuno // Rossiya reformiruyushchasya. — 2023. — № 21. — S. 407—447.
 39. Freyd, Z. Psikhooanaliz i kul'tura. Leonardo da Vinchi : per. s nem. [Psychoanalysis and Culture] / Z. Freyd. — Sankt-Peterburg : Aleteyya, 1997.
 40. Golubev, I. V. Deviantnoye povedeniye i sposoby profilaktiki opasnogo vozhdeniya [Deviant behavior and methods of preventing dangerous driving] / I. V. Golubev // Politseyskaya deyatel'nost'. — 2023. — № 3. — S. 16—26.

41. Kobak, V. M. Programmno-tselevoy podkhod v obespecheniye bezopasnosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya [Program-targeted approach to ensuring the safety of road users] / V. M. Kobak // Vestnik chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta. — 2017. — Tom 2. — № 2. — S. 95—98.
42. Kazachenok, V. V. Povysheniye urovnya kul'tury voditeley kak faktor bezopasnosti dorozhno-go dvizheniya [Increasing the level of culture of drivers as a factor in road safety] / V. V. Kazachenok // Yuridicheskaya nauka i pravookhranitel'naya praktika. — 2016. — № 2(36) — S. 33—40.

Научная статья
УДК 349

Охрана границ территории аэропортов: ретроспективный анализ и перспективы правового регулирования

Зайков Денис Евгеньевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. В статье в рамках ретроспективного анализа развития регламентации авиационной безопасности рассматриваются особенности правового регулирования организации и осуществления охраны границ территории аэропорта с точки зрения перечня субъектов, уполномоченных осуществлять соответствующие функции. Выявляются причины принятия законодателем решения о демополизации указанной сферы общественных отношений, а также оцениваются перспективы их дальнейшего развития в связи с предстоящим переходом к регламентации вопросов защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства в рамках законодательства о транспортной безопасности.

Ключевые слова: транспортная безопасность; авиационная безопасность; подразделения транспортной безопасности; охрана границ аэропорта; акты незаконного вмешательства; авиационные предприятия; вневедомственная охрана.

Airport border security: retrospective analysis and legal regulation prospects

Denis Ev. Zaikov,
Candidate of Law, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper, within the framework of a retrospective analysis of the development of aviation security regulation, has considered the features of legal regulation of the organization and implementation of airport border protection from the point of view of the list of entities authorized to carry out the relevant functions. There have been identified the reasons for the legislator's decision to demonopolize

the specified sphere of public relations and estimated the prospects for their further development in connection with the upcoming transition to regulating issues of protecting civil aviation from acts of illegal interference within the framework of legislation on transport security.

Keywords: transport security; aviation security; transport security units; airport border security; acts of illegal interference; aviation enterprises; non-departmental security.

Для цитирования: Зайков Д. Е. Охрана границ территории аэропортов: ретроспективный анализ и перспективы правового регулирования // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 31–40.

© Зайков Д. Е., 2024

В современном мире транспорт является важнейшей и неотъемлемой составляющей экономической отрасли, обеспечивающий перемещение товаров и удовлетворение потребностей граждан в перевозках. Галопирующее развитие транспортной отрасли, обусловленное значительным повышением спроса на транспортные услуги, совершенствованием существующих и появлением новых видов транспорта, все большим внедрением технологий искусственного интеллекта, робототехники, реализуемых в том числе в беспилотных транспортных средствах, с одновременным ростом напряженности в военно-политической сфере взаимодействия государств, повышением уровня экстремизма, радикализма, увеличением интенсивности социальной-культурных и религиозных противоречий все более актуальными делают вопросы транспортной безопасности.

Транспортная безопасность — составная часть системы национальной безопасности, направленная на предотвращение (минимизацию) вреда здоровью и (или) жизни людей, ущербу имуществу и окружающей среде, экономического ущерба при транспортной деятельности посредством обеспечения устойчивого функционирования транспортного комплекса и его защищенности от актов незаконного вмешательства, технико-технологических угроз, угроз чрезвычайных происшествий природного и техногенного характера [4, стр. 93].

Надежное обеспечение транспортной безопасности стало сегодня одной из самых актуальных задач, что обусловлено рядом факторов:

- терроризмом и диверсиями на транспорте;
- активизацией национальных и транснациональных форм организованной преступности, специализирующихся на незаконных внешнеэкономических операциях, контрабанде, нелегальной миграции, использующих транспортные артерии в своих преступных целях;
- непрерывным ростом иных форм неправомерного вмешательства в функционирование транспортного комплекса, что приводит и к авариям, и дестабилизации его работы;
- нарастанием на российском транспорте числа аварий и других чрезвычайных ситуаций, обусловленных не только нарушением правил эксплуатации тех-

нических систем, но и физическим состоянием самих этих систем — высокой степенью износа и их техническим несовершенством [5, стр. 28—29].

В указанных условиях особый интерес вызывает такая составляющая транспортной безопасности, как авиационная безопасность, которая с развитием воздушного транспорта, увеличением численности парка воздушных судов, ростом потребности в авиационных перевозках, расширением области применения гражданской авиации становится все более востребованной и значимой составляющей транспортной безопасности.

Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) прямо указала на роль воздушного транспорта и значимость авиационной безопасности — развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности.

Аналогичный подход заложен и в Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 г.), ориентирующей перевозчиков на развитие своей системы авиационной безопасности и повышение безопасности полетов [3, стр. 111].

Несмотря на то что воздушный транспорт является наиболее безопасным видом транспорта, он, тем не менее, представляет собой источник повышенной опасности, образующий целый комплекс угроз нарушения прав и законных интересов субъектов соответствующих правоотношений (имущественных, личных неимущественных и др.). Все это делает всестороннее обеспечение авиационной безопасности актуальной и важной задачей.

Наряду с вопросами эксплуатации воздушных судов, применения технических и организационных средств обеспечения их безопасного функционирования, охраны, предотвращения несанкционированного доступа, применения мер противодействия актам незаконного вмешательства значимое место в системе обеспечения авиационной безопасности занимает ее правовое регулирование. От его содержания и нахождения в актуальном, выверенном состоянии, способности обеспечить всю полноту правовой регламентации отношений, имеющих своим предназначением пресечение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, во многом зависит безопасность на воздушном транспорте.

Согласно п. 1 ст. 83 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее — ВК РФ) под авиационной безопасностью понимается состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации. Понятие авиационной безопасности фактически повторяет содержание термина транспортной безопасности (п. 10 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»), что делает возможным применение к ним единых доктринальных положений.

Сама идея выделения института транспортной безопасности была продиктована необходимостью борьбы с терроризмом на транспорте, поскольку все остальные угрозы безопасности так или иначе контролируются. Законодатель не случайно использовал в определении понятия «транспортная безопасность» слово «вмешательство», указывающее на внешнее по отношению к системе транспорта происхождение угроз. Ограничение перечня угроз транспортной

безопасности только актами незаконного вмешательства, нарушающими его нормальное функционирование, направленность этих актов не на конкретных лиц или их права, а на неопределенный круг лиц сближают транспортную безопасность с антитеррористической безопасностью [2, стр. 10].

Подобное толкование во многом объясняет специфику правового регулирования организации и обеспечения авиационной безопасности, однако имеющиеся особенности практической реализации соответствующих отношений, юридико-технические недостатки нормативных правовых актов, регламентирующих авиационную безопасность, обуславливают возникновение ряда проблем, требующих своего разрешения.

Длительное время одной из подобных проблем, которые в том числе повлекли и череду судебных споров между различными категориями субъектов авиационной безопасности, являлась неоднозначность толкования и применения законодательства, регламентирующего требования к организации и осуществлению охраны границ территории аэропорта (далее — охрана периметра аэропорта).

Изложенное делает необходимым проведение ретроспективного анализа правового регулирования института охраны периметра аэропорта в целях выявления перспектив его развития и определения мероприятий, направленных на повышение его эффективности.

К числу важных вопросов, определяющих уровень авиационной безопасности, а также качество проводимых мероприятий по ее обеспечению, необходимо отнести определение перечня субъектов, уполномоченных осуществлять соответствующие функции.

Авиационная безопасность в соответствии с подп. 1 п. 2 ст. 84 ВК РФ обеспечивается в том числе посредством предотвращения доступа посторонних лиц и транспортных средств в контролируемую зону аэропорта или аэродрома. При этом ее обеспечение осуществляется лицами, указанными в п. 2 ст. 83 ВК РФ. Данная норма права за время своего существования претерпела неоднократные изменения, которые оказывали значительное влияние на состояние и особенности обеспечения авиационной безопасности.

Так, наиболее значимые корректировки были внесены в п. 2 ст. 83 ВК РФ Федеральным законом от 21 марта 2005 г. № 20-ФЗ «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в связи с осуществлением мер авиационной безопасности на воздушном транспорте», согласно которому (с учетом дальнейшего исключения в 2016 г. норм, регулирующих участие органов внутренних дел) авиационная безопасность обеспечивается:

- службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов;
- подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта;
- службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий);
- уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами.

Наряду с этим указанным Федеральным законом ст. 84 ВК РФ была дополнена п. 6, которым были установлены субъекты, наделенные компетенцией по охране аэропортов и объектов их инфраструктуры (далее — охрана аэропортов):

— подразделения ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта;

— подразделения федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере вневедомственной охраны, в порядке, установленном Правительством РФ.

Таким образом, п. 6 ст. 84 ВК РФ из всего перечня субъектов, осуществляющих обеспечение авиационной безопасности, определил два, которые были наделены специальными полномочиями по охране аэропортов:

— подразделения ведомственной охраны Минтранса России — Федеральное государственное унитарное предприятие «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации» (далее — ФГУП «УВО Минтранса России»);

— войска национальной гвардии Российской Федерации (далее — войска Росгвардии).

Почему именно данные субъекты были наделены указанными специальными полномочиями?

Безусловно, основная причина — создание таких условий, при которых организованная охрана аэропортов максимально обеспечит авиационную безопасность, что, в свою очередь, позволит исключить случаи незаконного вмешательства в деятельность в области авиации, снизить риски для жизни и здоровья граждан, повреждения имущества.

Во-первых, авиационная безопасность, как уже указывалось выше, в своей основе представляет собой антитеррористическую безопасность, что обуславливает необходимость привлечения для ее обеспечения специализированных сил, обладающих квалифицированными кадрами, соответствующими выполняемым задачам, обеспеченными специальными средствами и служебным огнестрельным оружием.

Во-вторых, в соответствии со ст. 2 Федерального закона от 3 июля 2016 г. № 226-ФЗ «О войсках национальной гвардии Российской Федерации» и п. 3 Положения о ведомственной охране Министерства транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства РФ от 11 октября 2001 г. № 743, целевое предназначение войск Росгвардии и подразделений ведомственной охраны Минтранса России в рамках обеспечения транспортной безопасности — защита охраняемых объектов от противоправных посягательств.

В-третьих, ограничение круга лиц, уполномоченных на охрану аэропортов и объектов их инфраструктуры, независимыми от авиационных предприятий специализированными субъектами обеспечивает требуемое качество оказываемых ими услуг и максимально исключает возможный дисбаланс в отношениях «качество — стоимость», столь нередко встречаемый в предпринимательских отношениях.

В-четвертых, применительно к ФГУП «УВО Минтранса России» это, безусловно, результат лоббирования его интересов Минтрансом России, обусловленного как ведомственными и экономическими интересами, так и спецификой осуществляемой деятельности.

Необходимо отметить, что в 2014 г. ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» была дополнена п. 7.1, в силу которого подразделения транс-

портовой безопасности — это осуществляющие защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры) подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица. Тем самым предусматривалась возможность привлечения к охране аэропортов и объектов их инфраструктуры и юридических лиц, отвечающих установленным требованиям. Однако отсутствие соответствующего положения в специальном нормативном правовом акте — ВК РФ исключало его применение к рассматриваемым отношениям.

Во исполнение п. 6 ст. 84 ВК РФ постановлением Правительства РФ от 1 февраля 2011 г. № 42 были утверждены Правила охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры (далее — Правила), согласно п. 1 которых под охраной аэропортов и объектов их инфраструктуры понимается комплекс мероприятий, обеспечивающих защиту аэропортов и объектов их инфраструктуры от актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Организация охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры возложена на лиц, осуществляющих их эксплуатацию (п. 3 Правил). Однако в п. 4 Правил определены субъекты, осуществляющие охрану периметра аэропорта, полномочия которых разграничены следующим образом:

— применительно к международным аэропортам, расположенным в Северо-Кавказском федеральном округе, и международному аэропорту г. Симферополя — подразделения войск Росгвардии;

— применительно к иным аэропортам — подразделения ведомственной охраны Минтранса России.

— в отношении международных аэропортов, расположенных в Северо-Кавказском федеральном округе, и международного аэропорта г. Симферополя — подразделения войск Росгвардии;

— в отношении иных аэропортов — подразделения ведомственной охраны Минтранса России.

Кроме того, указанной нормой было установлено, что охрана периметра аэропорта осуществляется на основании возмездного договора с лицами, осуществляющими эксплуатацию аэропорта.

Таким образом, сложилась ситуация, при которой, с одной стороны, был реализован подход, в большей степени обеспечивающий авиационную безопасность и отвечающий защищаемым интересам — охрану периметра аэропортов вправе осуществляют исключительно специализированные субъекты — подразделения войск Росгвардии (в отношении отдельных объектов) и ведомственной охраны Минтранса России. С другой стороны, указанный подход привел к монополизации рассматриваемых отношений, в условиях которой фактически устанавливалось требование о понуждении к заключению договора с конкретным субъектом, однако такое положение вопреки ст. 421 Гражданского кодекса Российской Федерации вводилось не федеральным законом, а подзаконным правовым актом — Правилами. Тем самым нарушался важнейший принцип гражданского права — свобода договора, а имеющиеся обстоятельства нередко приводили к злоупотреблениям со стороны ФГУП «УВО Минтранса России» при

заключении договоров на охрану периметра аэропортов с авиационными предприятиями [1].

Все это становилось причиной многочисленных судебных разбирательств (определение Верховного Суда РФ от 27 марта 2019 г. № 306-ЭС19-2334 по делу № А55-13511/2018, определение Апелляционной коллегии Верховного Суда РФ от 17 декабря 2019 г. № АПЛ19-461, постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 10 февраля 2020 г. № Ф04-6510/19 по делу № А45-2267/2019 и др.). Именно судебные споры, посредством которых их участники пытаются разрешить имеющиеся противоречия, пробелы или иные недостатки правового регулирования являются показателем наличия проблем в регламентации тех или иных правоотношений.

Рост числа таких конфликтов и явился одной из причин, по которым законодатель обратил внимание на создававшуюся ситуацию, результатом чего стало приведение в соответствие с п. 7.1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» п. 2 ст. 83 и п. 6 ст. 84 ВК РФ, в которых слова «подразделения ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти, уполномоченного в области транспорта» заменены словами «подразделения транспортной безопасности» (Федеральный закон от 1 апреля 2020 г. № 88-ФЗ «О внесении изменений в статьи 83 и 84 Воздушного кодекса Российской Федерации»). В целях окончательного разрешения имеющейся проблемы в п. 4 Правил также были внесены соответствующие изменения (постановление Правительства РФ от 24 декабря 2020 г. № 2262 «О внесении изменений в Правила охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры»).

Изложенное привело к кардинальному изменению существовавшего длительное время подхода, основанного на ограничении круга лиц, уполномоченных осуществлять охрану периметра аэропортов: кроме войск Росгвардии такими полномочиями были наделены подразделения транспортной безопасности, в число которых помимо подразделений ведомственной охраны Минтранса России входят и аккредитованные в качестве подразделений транспортной безопасности в сфере воздушного транспорта юридические лица, в том числе авиационные предприятия.

Таким образом, проблема монополизации отношений по охране периметра аэропортов нашла свое разрешение. Однако указанные изменения законодательства РФ не были своевременно учтены во всем массиве правовых актов, регулирующих рассматриваемые отношения, что приводит к ситуациям, при которых вопрос нормативного определения субъектов, уполномоченных осуществлять охрану периметра аэропортов, опять становится актуальным.

Так, Десятый арбитражный апелляционный суд в постановлении от 12 декабря 2023 г. № 10АП-24428/2023 по делу № А41-43072/2023, ссылаясь на п. 44, 53 и 62 Федеральной системы обеспечения авиационной безопасности (Национальная программа авиационной безопасности), одобренной Межведомственной комиссией по авиационной безопасности, безопасности полетов гражданской авиации и упрощению формальностей от 4 апреля 2019 г., а также п. 4 Федеральных авиационных правил «Требования авиационной безопасности к аэропортам», утвержденных приказом Минтранса России от 28 ноября 2005 г. № 142, указал, что в настоящее время на законодательном уровне закреплены конкретные субъекты, задействованные в обеспечении авиационной безопасности

(ФГУП «УВО Минтранса России»), и установлены общеобязательные требования, определяющие необходимость участия данных субъектов в реализации установленного комплекса мер по обеспечению авиационной безопасности.

Стоит указать, что отказ от монополизации рынка услуг по охране периметра аэропортов вызывал обеспокоенность в части последствий такого решения — насколько оно обосновано, и не повлечет ли оно снижение уровня авиационной безопасности?

Так, причиной указанного подхода явилось то, что монопольное положение подразделений ведомственной охраны в области обеспечения транспортной безопасности приводит к неоправданной, значительной дополнительной финансовой нагрузке на бюджеты аэропортов с небольшим пассажиропотоком, что в свою очередь сказывается на повышении аэропортовых сборов и цен на пассажирские авиаперевозки и, как следствие, на снижении объема авиаперевозок в целом [пояснительная записка к проекту федерального закона № 722371-7 «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации»].

Иными словами, мотив один — экономическая составляющая, однако почему-то полностью исключалась оценка более значимого аспекта — состояние авиационной безопасности в качестве последствий принятого решения.

Принимая во внимание специфику предпринимательских отношений, лежащих в основе организации авиационной безопасности, повышается риск снижения ее уровня и возникает необходимость принятия дополнительных нормативных и организационных мер, направленных на недопущение такого развития ситуации.

В качестве одной из таких мер явилось повышение требований к авиационным предприятиям при их аккредитации в качестве подразделений транспортной безопасности в сфере воздушного транспорта, что позволило в определенной мере исключить нарушение баланса в отношениях «уровень авиационной безопасности — стоимость услуг по охране периметра аэропорта».

Так, Порядком аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требованиями к ним, утвержденными приказом Минтранса России от 15 мая 2023 г. № 170 (далее — Порядок), предусмотрено ужесточение требований к юридическому лицу для получения им аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности:

— работники для непосредственного осуществления защиты и прошедшие аттестацию в соответствии с ч. 2 ст. 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности», должны работать по основному месту работы;

— установлена минимальная численность работников по отдельным категориям сил обеспечения транспортной безопасности (например, для осуществления досмотра, дополнительного осмотра и повторного досмотра — не менее шести человек; для осуществления реагирования на подготовку к совершению или совершению актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств — не менее шести человек);

— предусмотрено наличие как подразделения для координации действий, так и подразделения для реагирования на подготовку к совершению или совершению актов незаконного вмешательства.

Кроме того, актуализируется проблема обеспечения постоянного и всестороннего контроля за надлежащим выполнением субъектами, осуществляющими охрану периметра аэропортов, возложенных на них обязанностей как в рамках договорных отношений, так и в части соблюдения публично-правовых требований, в том числе посредством проведения соответствующих проверок уполномоченными органами. Подобные мероприятия, особенно в условиях современной действительности, представляются целесообразными и обеспечивающими повышение уровня авиационной безопасности при организации и осуществлении охраны периметра аэропортов.

Между тем по правовому регулированию указанных отношений предстоят значительные изменения, обусловленные необходимостью исключить дублирование требований законодательства по обеспечению транспортной безопасности и воздушного законодательства в части авиационной безопасности, реализация которых направлена на достижение одной цели — защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. В указанных целях принято решение — регламентацию вопросов защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства осуществлять в рамках законодательства о транспортной безопасности [пояснительная записка к проекту федерального закона № 1222092-7 «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации»].

Федеральным законом от 3 апреля 2023 г. № 107-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» с 1 марта 2025 г. вносятся существенные корректировки в ВК РФ и Федеральный закон «О транспортной безопасности» в части исключения (признания утратившими силу) положений, связанных с авиационной безопасностью гражданской авиации.

Одновременно с этим в соответствии с постановлением Правительства РФ от 25 октября 2023 г. № 1779 с 1 марта 2025 г. Правила признаются утратившими силу.

Данные изменения, несмотря на их масштабность, не повлекут за собой существенных изменений правового регулирования и сложившихся отношений по обеспечению безопасности и защите от актов незаконного вмешательства аэропортов. Вместе с тем полноценный анализ обоснованности и эффективности решения законодателя об отказе от специального правового регулирования авиационной безопасности возможен после его апробации в рамках практического применения соответствующих положений законодательства о транспортной безопасности.

Источники

1. Зайков, Д. Е. Охрана границ территорий аэропортов: проблемы осуществления и новое правовое регулирование / Д. Е. Зайков // Российская юстиция. — 2020. — № 11. — С. 68—70.
2. Зырянов, С. М. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения / С. М. Зырянов, В. И. Кузнецов // Журнал российского права. — 2012. — № 12. — С. 5—12.

3. Остроумов, Н. Н. Монреальская конвенция о международных воздушных перевозках как составная часть правовой системы России / Н. Н. Остроумов // Журнал российского права. — 2017. — № 9. — С. 108—118.
4. Рязанов, Н. С. К вопросу о соотношении понятий «безопасность» и «транспортная безопасность» / Н. С. Рязанов // Вестник Омской юридической академии. — 2017. — № 3. — С. 89—94.
5. Целуйко, А. В. Вопросы информационного обеспечения транспортной безопасности в условиях современности / А. В. Целуйко, В. В. Петроченко // Транспортное право. — 2017. — № 4. — С. 28—31.

References

1. Zaykov, D. Ye. Okhrana granits territoriy aeroportov: problemy osushchestvleniya i novoye pravovoye regulirovaniye [Protection of the borders of airport territories: problems of implementation and new legal regulation] / D. Ye. Zaykov // Rossiyskaya yustitsiya. — 2020. — № 11. — S. 68—70.
2. Zyryanov, S. M. Transportnaya bezopasnost' i sistema sub'yektov yeye obespecheniya [Transport security and the system of subjects of its provision] / S. M. Zyryanov, V. I. Kuznetsov // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2012. — № 12. — S. 5—12.
3. Ostroumov, N. N. Monreal'skaya konventsiya o mezhdunarodnykh vozдушnykh perevozkakh kak sostavnaya chast' pravovoy sistemy Rossii [Montreal Convention on International Carriage by Air as an integral part of the legal system of Russia] / N. N. Ostroumov // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2017. — № 9. — S. 108—118.
4. Ryazanov, N. S. K voprosu o sootnoshenii ponyatiy «bezopasnost'» i «transportnaya bezopasnost'» [On the relationship between the concepts of "security" and "transport security"] / N. S. Ryazanov // Vestnik Omskoy yuridicheskoy akademii. — 2017. — № 3. — S. 89—94.
5. Tseluyko, A. V. Voprosy informatsionnogo obespecheniya transportnoy bezopasnosti v usloviyakh sovremennosti [Issues of information support for transport security in modern conditions] / A. V. Tseluyko, V. V. Petrochenko // Transportnoye pravo. — 2017. — № 4. — S. 28—31.

Научная статья
УДК 656.01

Объекты обеспечения устойчивого развития и безопасности транспортной системы Донецкой Народной Республики

Клюева Маргарита Романовна,
ведущий юрист отдела исследования проблем
экономической безопасности,
ГБУ «Институт экономических исследований»,
Донецк, Россия

Аннотация. В данной статье рассмотрены объекты транспортной системы Донецкой Народной Республики, обеспечивающие ее устойчивое развитие и безопасность, а именно — железнодорожный, морской и речной, автомобильный, городской электротранспорт и трубопроводный транспорт, анализируется их роль в обеспечении бесперебойной работы транспортной системы. Все виды транспорта в Донецкой Народной Республике играют важную роль в обеспечении мобильности и доступности транспортных услуг для населения, а также в устойчивом развитии и безопасности региона. Сделан вывод, что непрерывное улучшение и модернизация транспортной системы способствуют развитию экономики, повышению уровня жизни граждан и привлечению инвестиций. Внедрение передовых технологий, улучшение качества обслуживания и обновление инфраструктуры — это ключевые меры для дальнейшего развития транспортной системы региона.

Ключевые слова: объекты; обеспечение безопасности; транспортная система; инфраструктура транспорта; дороги; пассажирские перевозки.

Objects of ensuring sustainable development and security of the transport system in the Donetsk People's Republic

Margarita R. Klyueva,
Leading lawyer of the economic security problems'
research department,
SBI "Institute of Economic Research",
Donetsk, Russia

Abstract. The current paper has considered the objects of the transport system of the Donetsk People's Republic that ensure its sustainable development and security, namely, railway, sea and river, automobile, urban electric transport, and pipeline transport, and analyzed their role in ensuring the smooth operation of the transport system. All types of transport in the Donetsk People's Republic play an important role in ensuring mobility and accessibility of transport services for the population, as well as in the sustainable development and security of the region. There has been concluded that continuous improvement and modernization of the transport system contribute to economic development, raising the standard of living of citizens and attracting investment. The introduction of advanced technologies, improving the quality of service and updating the infrastructure are key measures for the further development of the region's transport system.

Keywords: objects; security enforcement; transport system; transport infrastructure; roads; passenger transportation.

Для цитирования: Ключева М. Р. Объекты обеспечения устойчивого развития и безопасности транспортной системы Донецкой Народной Республики // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 41–46.

© Ключева М. Р., 2024

В современном мире транспортная система играет ключевую роль в обеспечении устойчивого развития и безопасности общества. Она является основой для экономического роста, социального развития и культурного обмена. Однако как и любая другая система, транспортная система подвержена различным угрозам и вызовам, которые могут привести к сбоям и нарушениям в ее функционировании.

Современная транспортная система состоит из множества различных объектов, которые совместно обеспечивают перемещение людей и грузов, обеспечивая эффективность и безопасность перевозок. В данной статье рассмотрим основные объекты транспортной системы различных видов транспорта.

Объекты транспортной системы — это различные элементы, которые составляют совокупность транспортных средств, сооружений, оборудования и других компонентов, необходимых для организации и функционирования системы транспорта.

Транспортную систему Донецкой Народной Республики составляют следующие объекты.

1. Железнодорожный транспорт. Железные дороги являются важным компонентом транспортной системы. Железнодорожные пути и станции обеспечивают транспортировку грузов и пассажиров на длительные расстояния, связывая различные города между собой. Технически сложные системы сигнализации и управления на железнодорожной инфраструктуре гарантируют безопасность движения поездов и предотвращают возможные аварии.

В состав железнодорожного транспорта входят предприятия железнодорожного транспорта, осуществляющие перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузо-

багажа, железнодорожный подвижной состав, а также железнодорожные пути сообщения.

Общая протяженность железнодорожных путей в новых регионах России согласно данным Правительства РФ составляет 6,4 тыс. км. Для эффективного управления этими путями было создано Федеральное государственное унитарное предприятие «Железные дороги Новороссии». Это решение было принято 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».

В структуру Федерального государственного унитарного предприятия «Железные дороги Новороссии» входят три филиала: Донецкий, Луганский и Мелитопольско-Херсонский. Основной целью деятельности ФГУП является обеспечение потребностей в грузовых и пассажирских железнодорожных перевозках и поэтапный вывод предприятия на безубыточный уровень [URL: <https://gd-n.ru/andrej-kazakov-o-pervoocherednyh/>].

Началось проектирование новой железнодорожной ветки, которая соединит Крым и Ростовскую область через сухопутный коридор по побережью Азовского моря. Железнодорожный коридор свяжет Крым с Ростовской областью через Херсонскую, Запорожскую области и Донецкую Народную Республику. Проектируемая ветка должна связать между собой Мелитопольский железнодорожный узел, Бердянск, Мариуполь и Ростов-на-Дону. Проект реализует ФГУП «Железные дороги Новороссии». В июне 2023 г. по указанному железнодорожному коридору проводились предпроектные изыскания.

2. Морской и речной транспорт. Водный транспорт является важной частью единой транспортной системы государства и одной из ключевых отраслей экономики. Он обеспечивает успешную работу портов, внутренние и международные перевозки, способствует решению многих социальных задач.

Морские и речные порты обеспечивают транспортировку грузов на дальние расстояния. Современные порты включают в себя сети причалов, складов, системы кранов и другие объекты, необходимые для эффективного обслуживания грузовых судов [1].

Морской транспорт включает в себя предприятия, которые осуществляют перевозку пассажиров, грузов, багажа, почты, различных видов судов (включая маломерные), судоремонтные заводы, морские маршруты, а также предприятия связи, промышленные, торговые, строительные и поставщики услуг, учебные заведения, медицинские учреждения, спортивные клубы, научно-исследовательские учреждения, проектно-конструкторские фирмы и другие предприятия, организации, обеспечивающие функционирование морского транспорта.

В состав речного транспорта входят предприятия, занимающиеся перевозкой пассажиров, грузов, багажа, почты, портов и пристаней, судов (включая маломерные суда), судостроительно-судоремонтные заводы, ремонтно-

эксплуатационные базы, предприятия дорожного хозяйства, а также предприятия связи, обеспечивающие работу речного транспорта.

В Мариуполе расположен единственный морской порт в Донецкой Народной Республике. Основной грузопоток в порту приходится на металлы, глину, строительные материалы и зерно. Порт способен принимать суда длиной до 240 м. Общий объем перевалки грузов в порту Мариуполя составил 150 тыс. т в 2023 г. и уже более 50 тыс. т в 2024 г. Работники порта восстановили 39 грузоподъемных кранов, 58 единиц перегрузочной техники и центральные мастерские [URL: <https://www.donetsk.kp.ru/online/news/5783665/>].

3. Автомобильный транспорт. В состав автомобильного транспорта входят предприятия автомобильного транспорта, осуществляющие перевозки пассажиров, грузов, багажа, почты, авторемонтные и шиноремонтные предприятия, подвижной состав автомобильного транспорта, транспортно-экспедиционные предприятия, а также автовокзалы и автостанции.

Хорошо развитая сеть автомобильных дорог играет важную роль в эффективной транспортной системе. В Донецкой Народной Республике активно проводятся работы по строительству и реконструкции дорог, обеспечивая безопасность и комфорт передвижения граждан. Объекты, такие как мосты и тоннели, способствуют улучшению инфраструктуры и безопасности на дорогах.

В 2023 г. силами ГК «Автодор» в Донецкой Народной Республике был произведен ремонт 395 км автодорог. Кроме восстановления дорожного полотна, были расчищены полосы отвода для улучшения обзора водителей и для установки более 7 тыс. знаков, а также нанесена разметка. Наряду с этим были установлены 55 км барьерного ограждения, 116 км бортового камня и 132 остановочных павильона. Среди полностью обновленных трасс — две дороги от Донецка к Азовскому побережью и к границе с Луганской Народной Республикой.

В настоящее время общая протяженность муниципальных дорог Донецкой Народной Республики составляет 11 тыс. км, а их общая площадь превышает 54 тыс. кв. км. Из них более 50% дорог требуют ремонта. В 2023 г. в рамках специального инфраструктурного проекта, реализуемого при содействии шеф-регионов Российской Федерации, в Республике были восстановлены 210 км таких дорог общей площадью 1,593 тыс. кв. км [URL: <https://www.metalinfo.ru/ru/news/157319/>].

4. Городской электротранспорт. Городской электротранспорт является одним из важных компонентов современной транспортной системы города, он играет ключевую роль в обеспечении массового перемещения людей [2].

В состав городского электротранспорта входят предприятия городского электротранспорта, осуществляющие перевозки пассажиров, грузов, багажа, почты, подвижной состав, трамвайные и троллейбусные линии, ремонтно-эксплуатационные депо, служебные помещения, фуникулеры, канатные дороги, эскалаторы, заводы по ремонту подвижного состава и изготовлению запасных частей, сооружения энергетического хозяйства и связи, а также промышленные, ремонтно-строительные, торговые и снабженческие организации.

В настоящий момент городской электротранспорт в Донецкой Народной Республике представлен троллейбусами и трамваями. Только в марте 2024 г. более 1,7 млн пассажиров воспользовались муниципальным электротранспортом. Также в марте были выполнены: капитальный ремонт 1 единицы пассажирско-

го состава; средний ремонт 13 единиц подвижного состава (троллейбусов, трамваев и специального состава); ремонт в объеме второго технического обслуживания — 25 троллейбусов, 17 трамвайных вагонов, 72 автобуса и 2 единицы специального состава [URL: <https://www.donetsk.kp.ru/online/news/5763459/>].

5. Трубопроводный транспорт. Трубопроводный транспорт — узкоспециализированный вид транспорта, является составной частью государственной транспортной системы. В состав трубопроводного транспорта входят нефтепроводы, газопроводы и продуктопроводы.

Трубопроводный транспорт — предпочтительный способ транспортировки по сравнению с другими видами, такими как автомобильный и железнодорожный, по ряду причин, в частности благодаря его безопасности для окружающей среды и надежности. Постоянные затраты на топливо и электроэнергию при транспортировке грузов по трубопроводам намного меньше, чем посредством других видов транспорта. Кроме того, трубопроводы прокладываются по кратчайшему расстоянию между пунктами отправления и назначения, благодаря чему транспортные работы менее длительны и более экономичны. К важному преимуществу относится возможность трубопроводного транспорта функционировать в любых климатических условиях, что позволяет транспортировать груз с постоянно заданным объемом.

Однако трубопроводный транспорт также является весьма опасной сферой производственной деятельности, что обусловлено высокой степенью концентрации перекачиваемых мощностей, горюче- и взрывоопасностью транспортируемой продукции, ее отравляющими и иными опасными свойствами [3].

Постоянные затраты на обеспечение трубопроводного транспорта включают в себя эксплуатационные расходы, оплату труда персонала, простой транспортных средств, а также обеспечение материально-технической базы. Переменные затраты необходимы для обеспечения топливом и электроэнергией, а также для технического обслуживания, ремонтных работ и амортизации оборудования.

Протяженность магистральных трубопроводов России составляет 217 тыс. км, в том числе 151 тыс. км газопроводных магистралей, 46,7 тыс. км нефтепроводных, 19,3 тыс. км нефтепродуктопроводных. По магистральным трубопроводам перемещается 100% добываемого газа, 99% нефти, более 50% продукции нефтепереработки. В общем объеме грузооборота трубопроводного транспорта доля газа составляет 55,4%, нефти — 40,3%, нефтепродуктов — 4,3% [URL: <https://mchs.gov.ru/ministerstvo/o-ministerstve/terminy-mchs-rossii/term/112>].

Таким образом, все эти объекты транспортной системы Донецкой Народной Республики, а именно — железнодорожный, морской и речной, автомобильный, городской электротранспорт и трубопроводный — играют важную роль в обеспечении мобильности и доступности транспортных услуг для населения, устойчивого развития и безопасности региона. Применение современных технологий и управленческих подходов в сочетании с укреплением инфраструктуры и повышением уровня безопасности позволит создать устойчивую и эффективную транспортную систему в данном регионе. Непрерывная работа над их модернизацией и улучшением способствует развитию экономики, повышению благосостояния граждан и привлечению инвестиций. Внедрение современных технологий, повышение качества обслуживания и обновление инфраструктуры являются ключевыми мероприятиями для дальнейшего развития транспортной систе-

мы региона. Комплексный подход к решению проблем безопасности и устойчивого развития транспортной системы позволит обеспечить комфорт и безопасность для всех пользователей транспорта в Донецкой Народной Республике.

Источники

1. Савинкина, А. Р. Современное состояние и актуальные проблемы развития водного транспорта России / А. Р. Савинкина, А. А. Данилина, А. В. Чижикова // *International Journal of Humanities and Natural Sciences*. Vol. 11-3 (62). 2021.
2. Сакульева, Т. Н. Роль электротранспорта в городской транспортной системе / Т. Н. Сакульева, В. В. Сотникова // *Вестник университета*. — 2022. — № 5. — С. 108—114.
3. Изгагина, Т. Ю. Некоторые вопросы обеспечения безопасности на трубопроводном транспорте / Т. Ю. Изгагина // *Юридический вестник Самарского университета*. — 2021. — Том 7. — № 3. — С. 91—101.

References

1. Savinkina, A. R. *Sovremennoye sostoyaniye i aktual'nyye problemy razvitiya vodnogo transporta Rossii* [Current state and current problems of water transport development in Russia] / A. R. Savinkina, A. A. Danilina, A. V. Chizhikova // *International Journal of Humanities and Natural Sciences*. Vol. 11-3 (62). 2021.
2. Sakul'yeva, T. N. *Rol' elektrotransporta v gorodskoy transportnoy sisteme* [The role of electric transport in the urban transport system] / T. N. Sakul'yeva, V. V. Sotnikova // *Vestnik universiteta*. — 2022. — № 5. — S. 108—114.
3. Izgagina, T. YU. *Nekotoryye voprosy obespecheniya bezopasnosti na truboprovodnom transporte* [Some issues of ensuring safety in pipeline transport] / T. YU. Izgagina // *Yuridicheskiy vestnik Samarskogo universiteta*. — 2021. — Tom 7. — № 3. — S. 91—101.

Научная статья
УДК 351.711

Организационно-правовые меры обеспечения целостности и эффективности управления государственной собственностью открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

Петрова Галина Владиславовна,
доктор юридических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Ступаков Валерий Иванович,
кандидат юридических наук, доцент,
Московский университет имени А. С. Грибоедова,
Москва, Россия

Аннотация. В статье рассмотрены меры законодательного регулирования достижения целостности и эффективности планово-программной деятельности ОАО «РЖД» по управлению государственным имуществом. Проанализированы функции государственных органов и корпораций по регулированию имущественных отношений в секторе железнодорожного транспорта. Выделены актуальные проблемы управленческой, контрольно-надзорной, договорно-правовой работы ОАО «РЖД» в рассматриваемой сфере. Показаны особенности управления государственным имуществом ОАО «РЖД», находящимся в распоряжении акционерных обществ, корпораций, государственных унитарных предприятий, объединенных общими целями и задачами «единого хозяйствующего субъекта» ОАО «РЖД». Отмечена роль цифровизации и договорно-правовой работы в совершенствовании управления имущественным комплексом ОАО «РЖД».

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; единый хозяйствующий субъект ОАО «РЖД»; эффективность управления государственным имуществом.

Organizational and legal measures to ensure the integrity and efficiency of management of state property of the joint-stock company "Russian Railways"

Galina V. Petrova,
Doctor of Law, Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Valery Iv. Stupakov,
Candidate of Law, Associate Professor,
A.S. Griboyedov Moscow University,
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has considered the measures of legislative regulation to achieve the integrity and efficiency of the planning and program activities of JSC Russian Railways in managing state property. There have been analyzed the functions of state bodies and corporations in regulating property relations in the railway transport sector. There have been highlighted current problems of management, control and supervision, contractual and legal work of JSC Russian Railways in the area under consideration. There have been demonstrated the specific features of managing the state property of JSC Russian Railways, which is at the disposal of joint-stock companies, corporations, state unitary enterprises, united by common goals and objectives of the "single economic entity" of JSC Russian Railways. There has been noted the role of digitalization and contractual and legal work in improving the management of the property complex of JSC Russian Railways.

Keywords: railway transport; single economic entity JSC Russian Railways; efficiency of state property management.

Для цитирования: Петрова Г. В., Ступаков В. И. Организационно-правовые меры обеспечения целостности и эффективности управления государственной собственностью открытого акционерного общества «Российские железные дороги» // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 47–56.

© Петрова Г. В., Ступаков В. И., 2024

Актуальные проблемы формирования единого комплекса административно-организационных, контрольно-надзорных и договорных мер по обеспечению эффективности имущественного комплекса ОАО «РЖД»

ОАО «РЖД» является единым хозяйствующим субъектом, все акции которого принадлежат Правительству РФ [Федеральный закон от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта»]. ОАО «РЖД» как корпоративная структура управленческого и коммерческого назначения, с одной стороны, выведено из-под прямого контроля государственных органов, что ограничивает непосредственное влияние государства на хозяйственную деятельность компании, но с другой стороны, его имущество находится под государственным мониторингом. Это необходимо для контроля эффективности управленческой деятельности ОАО «РЖД»

при использовании государственных активов и иного имущества [распоряжение Правительства РФ от 19 марта 2019 г. № 466-р «Об утверждении программы развития ОАО «РЖД» до 2025 года»].

Государственные корпорации, государственные компании, публично-правовые компании и отдельные некоммерческие организации, включая структуры ОАО «РЖД», руководствуются методическими рекомендациями Правительства РФ по формированию и применению ключевых показателей эффективности деятельности акционерных обществ, акции которых находятся в собственности Российской Федерации [распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2020 г. № 3579-р «Об утверждении методических рекомендаций по формированию и применению ключевых показателей эффективности деятельности акционерных обществ, акции которых находятся в собственности Российской Федерации, и отдельных некоммерческих организаций в целях определения размера вознаграждения их руководящего состава»]. Эти указания Правительства РФ касаются голосующих акций (долей) дочерних обществ ОАО «РЖД», которые прямо или косвенно контролируются Российской Федерацией и государственной корпорацией (холдингом) ОАО «РЖД».

Развитие транспортной инфраструктуры железнодорожной отрасли требует совершенствования организационно-правовых основ обеспечения согласованности планово-управленческих подходов по повышению эффективности использования государственного имущества, находящегося в распоряжении, пользовании, владении субъектов транспортной деятельности железнодорожной отрасли.

ОАО «РЖД» в рамках задач, поставленных перед ним Минтрансом России, Росжелдором, Минэкономразвития России, при согласованной политике бюджетного финансирования развития, контролируемой Минфином России, Росимуществом, Счетной палатой РФ, Казначейством России, реализует комплекс административно-организационных, контрольно-надзорных мер и договорных мер по обеспечению эффективности имущественных операций ОАО «РЖД».

Актуальные проблемы обеспечения целостности и эффективности управления государственной собственностью ОАО «РЖД» отражаются в следующих мероприятиях.

1. Казначейством России осуществляется постоянный мониторинг бюджетного администрирования, корректировки и сбалансированности нормативов хозяйственной деятельности по бюджетным сметам государственных унитарных предприятий и хозяйственных обществ, подведомственных Минтрансу России и подконтрольных ОАО «РЖД», составляющих имущественный комплекс ОАО «РЖД».

2. Усиливается участие банковского корпоративного сектора в финансировании и кредитовании ОАО «РЖД». В силу специфики своей деятельности и участия в большинстве государственных программ развития транспортной инфраструктуры ОАО «РЖД» взаимодействует с Минэкономразвития России, Минцифры России, с государственными корпорациями «Внешэкономбанк», «Роснано», «Ростех» а также с крупнейшими системно значимыми российскими банками, такими как Банк ВТБ, Банк СБЕР и другими [постановление Правительства РФ от 15 февраля 2018 г. № 158 «О программе “Фабрика проектного финансирования”»].

3. Постепенно решаются управленческие проблемы межведомственного взаимодействия, корпоративного управления, разграничения полномочий Минтранса России, Росимущества, Росжелдора и ОАО «РЖД» по управлению имуществом и хозяйственной деятельностью в сфере железнодорожного транспорта. Управленческие решения ориентируются на необходимость достижения единства методологических подходов по реализации управленческих решений в железнодорожной отрасли, касающихся исполнения планово-бюджетных заданий, внедрения инновационных моделей развития железнодорожной инфраструктуры, инвестиционных проектов, исполнения обязательств по закупкам товаров для государственных нужд и др. Устраняется несогласованность плановых показателей и нормативов бюджетной обеспеченности, риск-ориентированных методик управления в разных секторах транспортной деятельности, что усложняет процесс достижения эффективности выполнения плановых показателей и повышения рентабельности ОАО «РЖД».

4. ОАО «РЖД» для обеспечения своевременных и качественных перевозок железнодорожным транспортом пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа взаимодействует с корпоративными коммерческими и некоммерческими организациями других видов транспорта, а также с таможенными, пограничными и другими органами, осуществляющими государственный контроль при перевозках железнодорожным транспортом.

5. Единый хозяйствующий субъект, каким является ОАО «РЖД», представляет собой особую организационно-правовую форму осуществления государственного управления федеральным имуществом, переданным корпоративным организациям, унитарным предприятиям, публично-правовым компаниям железнодорожного транспорта в оперативное управление, хозяйственное ведение, доверительное управление.

6. Акционерные общества, находящиеся под прямым или косвенным управлением ОАО «РЖД» являются ему подконтрольными. Таким образом ОАО «РЖД» выступает контролирующим лицом и имеет право прямо или косвенно участвовать в деятельности подконтрольных организаций по договору доверительного управления имуществом, простого товарищества, поручения, по акционерному соглашению и другим основаниям, определенным законодательством. Особую роль играет мониторинг ОАО «РЖД» при участии Росимущества и Минтранса России за крупными сделками с государственным недвижимым и иным имуществом, активами, финансовыми инструментами подконтрольных ему организаций.

В экономической науке учеными ставятся вопросы, как повысить рентабельность собственного капитала ОАО «РЖД», инвестиционную привлекательность компании, улучшить работу с заемными средствами [1].

7. Необходимо дополнение Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», например, в части расширения редакции ст. 6 «Об основах деятельности единого хозяйствующего субъекта», включением использования специальных договорных режимов инвестирования и капиталовложений, в том числе посредством инвестиционных цифровых платформ.

Следует также совершенствовать процессы формирования уставного капитала единого хозяйствующего субъекта ОАО «РЖД» в соответствии со сводным

передаточным актом, который разрабатывается с участием Росимущества, ФАС России, Росжелдора. В сводный передаточный акт включается система сведений, составляющих свод видов имущества и обязательств по нему по каждой организации федерального железнодорожного транспорта, которая его внесла в уставный капитал единого хозяйствующего субъекта.

Обеспечение эффективности управления государственной собственностью ОАО «РЖД» органами власти и корпоративными организациями при цифровизации железнодорожного транспорта

Условия взаимодействия контролирующих транспортный сектор государственных органов определены распоряжением ОАО «РЖД» от 26 ноября 2008 г. № 2504р «О Регламенте взаимодействия между Министерством транспорта Российской Федерации, Федеральным агентством железнодорожного транспорта и открытым акционерным обществом “Российские железные дороги” по вопросам участия в работе Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества».

Хотя ОАО «РЖД» осуществляет полномочия собственника в отношении федерального имущества, необходимого для обеспечения исполнения функций федеральных органов государственной власти, в том числе имущества, переданного федеральным государственным унитарным предприятиям и федеральным государственным учреждениям, подведомственным Росжелдору, условия международного сотрудничества в рамках СНГ и ЕАЭС потребовали более четкого разграничения полномочий этих трех органов.

Так, к компетенции российских государственных органов управления железнодорожным транспортом и государственным имуществом в рамках межгосударственного сотрудничества относятся:

- 1) разработка и осуществление Минтрансом России государственных мер в области государственной транспортной политики и нормативно-правового регулирования в сфере железнодорожного транспорта;
- 2) реализация Росжелдором функций по реализации государственной политики и оказанию государственных услуг;
- 3) обеспечение ОАО «РЖД» эффективной работы железнодорожного транспорта и функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта для бесперебойного перевозочного процесса при хозяйственном взаимодействии с железнодорожными администрациями и организациями железнодорожного транспорта других государств.

На повышение эффективности управления собственностью ОАО «РЖД» влияют инновации в сфере цифровизации. Эффективность цифровизации на железнодорожном транспорте оценивается по индикаторам цифровой трансформации стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года [распоряжение Правительства РФ от 3 ноября 2023 г. № 3097-р].

Индикатор отражает эффективность работы железнодорожного транспортного комплекса, где наибольшим значением индикатора отражаются показатели роста, а наименьшим — падение темпов роста.

Стратегическими задачами цифровизации услуг железнодорожного транспорта, направленных на повышение эффективности управления государствен-

ной собственностью, охватываются сферы: 1) цифровизации пассажирских перевозок; 2) цифровизации грузовых перевозок; 3) цифровизации имущества транспортной инфраструктуры и транспортных средств; 4) цифровизации управления имуществом транспортным комплексом; 5) защита от имущественного ущерба объектов критической транспортной и информационной инфраструктуры; 6) повышения уровня технологического развития и декарбонизации транспортного комплекса.

Долгосрочная программа развития ОАО «РЖД» до 2025 года (далее — ДПР) разработана с учетом Методических рекомендаций по разработке долгосрочных программ развития открытых акционерных обществ и федеральных государственных унитарных предприятий. ДПР ОАО «РЖД» направлена на реализацию задач, поставленных Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, Инновационной стратегией развития России до 2030 года, Стратегией развития холдинга «РЖД» на период до 2030 года.

Можно констатировать, что Транспортной стратегией и ДПР ОАО «РЖД» намечены пути достижения национальных и международных целей по повышению эффективности управления государственным имуществом транспортных организаций в целях достижения цифровизации сектора железнодорожного транспорта при формировании общности и взаимосвязанности транспортного пространства России при эффективной транспортной инфраструктуре.

Особую роль в государственном финансировании и кредитовании проектов цифровизации с участием ОАО «РЖД» играют системно значимые российские банковские структуры.

Банк ВТБ и ОАО «РЖД» в рамках Петербургского международного экономического форума 2024 (ПМЭФ-2024) подписали меморандум о сотрудничестве в области информационных технологий, обеспечивающих достижение технологического и транспортного суверенитета Российского государства. Документ должен способствовать реализации финансово-экономического взаимодействия транспортного и банковского сектора по переходу на отечественные телекоммуникационные цифровые системы управления железнодорожным транспортом.

Функции координации в создании конкурентоспособной системы компьютерных технологий для крупных предприятий железнодорожного транспорта возложены на автономную некоммерческую организацию «Национальный центр компетенций по информационным системам управления холдингом» (АНО «НЦК ИСУ»), специализирующуюся на разработке стандартов и нормативов в области информационных технологий.

В рамках АНО «НЦК ИСУ» при участии АО «ИТ-Холдинга Т1» планируется расширение функций координационного органа (наблюдательного совета) для реализации инновационных моделей кросс-индустриального взаимодействия с Банком ВТБ, Банком развития «ВЭБ», ОАО «РЖД», Минтранс России, Минцифры России в сфере высоких технологий. ИТ-Холдинг Т1 — это многопрофильный холдинг, в состав которого входят: «Иннотех» (Т1 Иннотех, Мультикарта), «Искусственный интеллект» (Т1 ИИ), «Сервионика» (Т1 Сервионика), «Интеграция» (Т1 Интеграция, Т1 Облако), «Радиоэлектроника» и вендор НОТА от Т1 [<https://habr.com/ru/companies/T1Holding/profile/>].

Проектной деятельностью ОАО «РЖД», АНО «НЦК ИСУ», Банка ВТБ, других участников совместных проектов импортозамещения в сфере программного обеспечения железнодорожных перевозок являются меры по достижению технологической независимости, транспортной безопасности, эффективности железнодорожного транспорта, использованию новейших цифровых технологий.

АО «ИТ-ХолдингТ1» в объеме 41,2% принадлежит компании ООО «Специализированное финансовое общество. Вектор технологий», учрежденного Фондом содействия развитию рынка структурных ценных бумаг «Вектор технологий». Другие доли принадлежат компании ООО «Сирокко Технолоджи» (40,9%) и АО УК «Нрк-Капитал (Эссет Менеджмент)» (17,9%). Общества оказывают цифровые и информационные услуги государственным структурам, коммерческим, управленческим организациям транспортного железнодорожного сектора, других видов транспорта, операторам связи, финансовым организациям, промышленным, топливно-энергетическим, торговым и другим предприятиям [Устав АНО «НЦК ИСУ», утвержденный общим собранием учредителей (протокол от 24 августа 2022 г. № 2)].

Актуальные проблемы совершенствования договорно-правовой работы в ОАО «РЖД»

Эффективность использования государственного имущества ОАО «РЖД» непосредственно связана с планированием и контролем развития открытых акционерных обществ с государственным капиталом, отвечающих за повышение уровня договорной дисциплины и безопасности транспортных услуг. В настоящее время существует потребность в совершенствовании договорной работы в акционерных обществах, включая ОАО «РЖД», контролируемых государством, в части системного надзора за организационно-правовым сопровождением договоров в сфере капитальных инвестиций, на закупки товаров для государственных нужд, за крупными сделками с государственными активами, за исполнением оборонного заказа с участием ОАО «РЖД» и др.

Потребность в совершенствовании договорной и правовой работы железнодорожной отрасли в сфере имущественного оборота товаров, услуг, капитала, цифровых прав возрастает в связи с ростом законодательного регулирования, увеличением числа объектов транспортной железнодорожной инфраструктуры, цифровизацией контрактов о железнодорожных перевозках, расширением смешанных перевозок, активизацией перевозок по международным и внутренним транспортным коридорам.

Таким образом обеспечение эффективности управления имущественным комплексом ОАО «РЖД» связано с повышением качества договорно-правовой работы ОАО «РЖД» по оказанию транспортных услуг и обеспечению инфраструктурных инвестиций. Такая работа ОАО «РЖД» предположительно включает:

— договорно-правовую деятельность по расширению типологизации прямых и посреднических договоров железнодорожных перевозок, публично-правовых специальных инвестиционных транспортных контрактов на территориях опережающего развития для поощрения государственных капиталовложений в железнодорожный транспорт;

— проектно-изыскательскую деятельность по систематизации и обобщению разно-отраслевых норм российского законодательства о стимулировании железнодорожного транспорта на территориях субъектов РФ с учетом бюджетно-финансовой, налогово-стимулирующей, научно-инновационной поддержки транспортной отрасли в регионах;

— информационно-правовую деятельность по обобщению и систематизации норм федерального и регионального транспортного, инвестиционного, налогово-бюджетного законодательства о соглашениях в сфере развития транспортной инфраструктуры железных дорог для обеспечения потребностей в железнодорожных перевозках;

— организационно-правовые меры по повышению уровня договорно-правового обеспечения транспортно-логистических услуг железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок при соблюдении технических, социальных стандартов транспортной безопасности для успешной интеграции в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны.

Приказом ОАО «РЖД» от 14 февраля 2020 г. № 18 утверждено Положение о договорной и претензионной работе в ОАО «РЖД». Практическая полезность этого документа состоит в систематизации гражданско-правовых понятий о сделках и процедур анализа целесообразности и эффективности заключения договоров.

Департаментом договорной работы ОАО «РЖД» в процессе договорной работы определяется целесообразность заключения договоров, проверяется платежеспособность и репутация контрагентов при заключении договоров по результатам неконкурентных процедур размещения заказа. Проверяется соответствие проектов договоров, включаемых в документацию процедур размещения заказа, условиям проектов таких документаций.

Договорная работа по оказанию транспортных услуг в железнодорожной отрасли требует пристального изучения экономических и юридических признаков сделок, совершаемых с имуществом транспортного сектора.

ОАО «РЖД» разрабатываются типовые договоры на транспортные перевозки грузов и пассажиров общими и специальными видами железнодорожного транспорта, типовые сделки с конкретными видами имущества «ОАО «РЖД», определяются критерии сделок с заинтересованностью, связанные с железнодорожными перевозками.

ОАО «РЖД» с учетом отраслевой системы управления рисками прорабатывает сделки по предупреждению несостоятельности дочерних компаний ОАО «РЖД», сделки, касающиеся временной передачи активов между акционерными обществами в составе холдинга (РЕПО), торговые сделки по закупкам продукции, сырья, товаров для выполнения оборонзаказов, инвестиционные сделки, сделки с обеспечением и др.

Следует сказать, что для договорной работы ОАО «РЖД» по обеспечению заключения системно значимых крупных сделок и иных сделок требуется проведение специальных процедур. Это подразумевает одобрение сделок советом директоров холдинга, корпоративное согласование сделок с акционерами (акционером-государством), аудиторами, службами мониторинга, подразделениями, подписывающими договор.

Существует необходимость проведения специальных процедур по определению и обоснованию цены договора, в том числе начальной (максимальной) цены договора (цены лота) и цены договора, заключаемого с единственным поставщиком (исполнителем, подрядчиком), а также процедур по подготовке материалов, необходимых для ее формирования. Требуется уточнения порядок представления информации, пояснений и дополнительных документов подразделениям и должностным лицам ОАО «РЖД».

Договорно-правовое регулирование использования имущества, обеспечивающего функционирование железнодорожной транспортной системы, включает меры по имущественной защите объектов единой сбалансированной системы железнодорожных транспортных коммуникаций.

Договорно-правовой работой, включающей разработку проектов внутренних нормативных правовых актов ОАО «РЖД», обеспечивается проведение единой государственной транспортной политики в области железнодорожного транспорта, реализуемой органами государственной и публичной власти на основе мер государственно-правового регулирования транспортной системы.

Выводы

На основании вышесказанного можно констатировать, что организационно-правовые меры обеспечения эффективности управления государственным имуществом ОАО «РЖД» связаны:

1) с разработкой и внедрением публичных договорно-правовых мер развития транспортной железнодорожной системы на основе федеральных законов, нормативных правовых документов ОАО «РЖД», государственных планов, программ, стратегий развития транспортной системы для достижения экономического, технологического, транспортного суверенитета Российского государства;

2) утверждением обязательных требований ОАО «РЖД» по организации исполнения государственных планово-организационных и планово-бюджетных заданий по имущественным обязательствам для развития транспортной железнодорожной системы;

3) утверждением обязательных стандартов организационных мероприятий по государственному надзору, контролю, мониторингу за эффективностью использования государственной собственности и безопасностью транспортных железнодорожных услуг;

4) созданием, использованием цифровых технологий управления имущественным комплексом транспортной железнодорожной отрасли;

5) утверждением Минтранс России, Росимуществом, ОАО «РЖД» обязательных для участников и владельцев объектов транспортной железнодорожной отрасли нормативных правовых актов по регулированию порядка владения, пользования, распоряжения государственным имуществом с учетом технических регламентов, стандартов и иных обязательных правил и нормативов;

6) обеспечением ОАО «РЖД» создания и функционирования объектов имущественного комплекса транспортной железнодорожной системы в соответствии с законодательством о приватизации, естественных монополиях и антимонопольным законодательством;

7) лицензированием, сертификацией, стандартизацией отдельных видов деятельности участников железнодорожных транспортных услуг и владельцев ин-

фраструктурных объектов с обязательным подтверждением соответствия железнодорожных транспортных услуг и объектов транспортной системы техническим и программным требованиям;

8) установлением порядка сбора, накопления и анализа статистической информации о деятельности в области функционирования транспортной системы железнодорожного транспорта.

Источники

1. Филатов, В. В. Трансакционный анализ основных категорий корпоративного управления ОАО «РЖД»: «Инвестиции», «Менеджмент», «Собственность» / В. В. Филатов [и др.] // Индустриальная экономика. — 2022. — № 3. — Том 8. — С. 757—765.

References

1. Filatov, V. V. Transaktsionnyy analiz osnovnykh kategoriy korporativnogo upravleniya OAO «RZHD»: «Investitsii», «Menedzhment», «Sobstvennost'» [Transactional analysis of the main categories of corporate governance of JSC Russian Railways: “Investments”, “Management”, “Ownership”] / V. V. Filatov [i dr.] // Industrial'naya ekonomika. — 2022. — № 3. — Tom 8. — S. 757—765.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Научная статья
УДК 34

Расследование преступлений и авиационных происшествий (инцидентов) на объектах инфраструктуры воздушного флота России

Бажанов Станислав Васильевич,
доктор юридических наук, профессор,
академик Петровской академии наук и искусств,
полковник юстиции в отставке,
Москва, Россия

Малахов Андрей Аркадьевич,
доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин,
Российская академия народного хозяйства и государственной служ-
бы при Президенте Российской Федерации (Владимирский филиал),
полковник милиции в отставке,
Владимир, Россия

Аннотация. В настоящей статье исследуются отдельные вопросы, касающиеся правового положения линейных отделов внутренних дел (ЛОВД) на воздушном транспорте, их руководителей, а также дознавателей и следователей, расследующих преступления, совершаемые на объектах соответствующей инфраструктуры. Ее авторы считают редакцию ст. 40 УПК РФ в части, касающейся регулирования правового положения (начальников) органов дознания и дознавателей в ЛОВД, не корректной, подлежащей скорейшей доработке в целях эффективного обеспечения безопасности экипажей и пассажиров воздушных судов, находящихся за пределами аэропорта назначения. Утверждается также, что предварительное расследование транспортных преступлений и происшествий, регламентируемое нормами УПК РФ, не должно обременяться административными (служебными) расследованиями, осуществляемыми так называемыми специальными государственными комиссиями, а также техническими расследованиями, производимыми гражданским персоналом.

Ключевые слова: линейный орган (отдел) внутренних дел; воздушно-транспортная инфраструктура; авиационное происшествие; авиационный инцидент; авиакатастрофа; государственная комиссия; техническое расследование.

Investigation of crimes and aviation incidents at the infrastructure facilities of the Russian air fleet

Stanislav V. Bazhanov,

Doctor of Law, Professor,

Academician of the Petrovskaya Academy of Sciences and Arts,

Retired Colonel of Justice,

Moscow, Russia

Andrey Ar. Malakhov,

Associate Professor of the Criminal Law Discipline Department,

Russian Presidential Academy of National Economy and Public

Administration (RANEPА, Vladimir branch),

Retired Colonel of Police,

Vladimir, Russia

Abstract. The current paper has presented the study of the individual issues related to the legal status of linear internal affairs departments of (LIAD) in air transport, their heads, as well as specialists investigating crimes committed at the facilities of the corresponding infrastructure. The authors of the paper consider the wording of Article 40 of the Criminal Procedure Code of the Russian Federation in the part concerning the regulation of the legal status of (the heads of inquiry bodies and officers in the LIAD to be incorrect and subject to urgent revision to effectively ensure the safety of crews and passengers of aircraft located outside the destination airport. There has been also stated that the preliminary investigation of transport crimes and incidents, regulated by the norms of the Criminal Procedure Code of the Russian Federation, should not be burdened by administrative (official) investigations carried out by so-called special state commissions, as well as technical investigations carried out by civil personnel.

Keywords: linear internal affairs department; air transport infrastructure; aviation accident; aviation incident; air crash; state commission; technical investigation.

Для цитирования: Бажанов С. В., Малахов А. А. Расследование преступлений и авиационных происшествий (инцидентов) на объектах инфраструктуры воздушного флота России // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 57–69.

© Бажанов С. В., Малахов А. А., 2024

При изучении вопросов темы, вынесенной в заголовок настоящей статьи, необходимо осознавать, прежде всего, то, что преступления, а также авиационные происшествия и авиационные инциденты происходят, как правило, в аэропортах, на аэродромах (взлетно-посадочных полосах), в ангарах, располагаю-

щихся на прилегающих к ним территориях, а также, что гораздо хуже, на борту воздушных судов, находящихся в полете. Самолеты и вертолеты, как основные средства воздушного передвижения, имеют различное предназначение, но эксплуатируются, главным образом, для выполнения пассажирских и грузовых перевозок.

Особняком от них стоят воздушные транспортные средства, выполняющие авиарейсы в интересах различных министерств и федеральных служб. Условно их можно подразделить на медицинские, военные, геолого-разведывательные (экспедиционные), экологические и пр.

Не менее важно и то, что явилось поводом к регистрации первичного сообщения о преступлении (происшествии) в дежурной части линейного отдела внутренних дел на воздушном транспорте (ЛОВД ВТ). По обыкновению, в качестве такового выступают сведения об авиационных происшествиях (в широком понимании), произошедших в результате технических неполадок в оборудовании самолетов (вертолетов) или беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) в случае причинения в ходе их передвижения по маршруту следования серьезного, с позиций уголовного законодательства, материального ущерба.

При правовой оценке перечисленных обстоятельств нельзя исключать возможности проявления и человеческого фактора, который в той или иной степени присутствует всегда.

При любом раскладе в момент получения дежурным помощником начальника ЛОВД ВТ первичной информации о форс-мажорных обстоятельствах, выявленных в пределах его юрисдикции, перманентно судить о том, что же случилось на самом деле, удастся далеко не сразу. В подобных ситуациях навскидку рассуждать о расследованиях, производимых следователями и дознавателями в соответствии с нормами УПК РФ, приходится на уровне предположений, так как могут обнаруживаться преступления, в том числе групповые, совершаемые в салоне самолета, способные привести (либо приведшие) к необратимым последствиям и вынужденной посадке воздушного судна в близлежащем аэропорту, разрешившем таковую.

В отличие от капитанов морских и речных судов, находящихся в дальнем плавании, считающихся согласно п. 1 ч. 3 ст. 40 УПК РФ органами дознания [5, стр. 33—38], проводить аналогичную параллель в отношении командиров воздушных судов, исполняющих профессиональные обязанности на маршруте передвижения, т.е. в воздухе, не приходится. Объясняется это рядом соображений, несмотря на то что в отдельных случаях они могут управлять воздушным судном с использованием автопилота.

С учетом положений ч. 1 ст. 40 УПК РФ органами дознания признаются органы внутренних дел (далее — ОВД) и входящие в их состав территориальные, в том числе линейные, управления (отделы, отделения, пункты) полиции, а также иные органы исполнительной власти, наделенные в соответствии с федеральным законом полномочиями по осуществлению оперативно-розыскной деятельности (далее — ОРД).

В ч. 3 ст. 40 УПК РФ приведенные декларации уточняются с акцентом на том, что возбуждение уголовного дела в порядке, установленном ст. 146 УПК РФ, а также выполнение неотложных следственных действий возлагается на капитанов морских и речных судов, находящихся в дальнем плавании (п. 1). Нетрудно

убедиться в том, что о командирах воздушных судов в указанной норме не сказано ни слова.

Содержание обсуждаемых законодательных новелл далеко не идеально. Они заслуживают серьезных разъяснений, поскольку, во-первых, наделять полномочиями органов дознания органы исполнительной власти, имеющие право осуществления ОРД, неправомерно, так как с момента принятия Закона РФ от 13 марта 1992 г. № 2506-1 «Об оперативно-розыскной деятельности в Российской Федерации» и Федерального закона от 12 августа 1995 г. № 144-ФЗ «Об оперативно-розыскной деятельности» органы дознания, вне зависимости от их ведомственной принадлежности, обособились от оперативно-розыскных органов [3].

Расстраивает то, что данный (состоявшийся) факт остался не замеченным и продолжает интенсивно, но по старинке неоднозначно интерпретироваться исследователями в специальной литературе.

В подобном ракурсе выглядит несуразной постановка вопроса о пределах допустимого совмещения, а стало быть, смешения оперативно-розыскных и уголовно-процессуальных функций в одном государственном (правоохранительном) органе, его структурном подразделении и правовом статусе должностного лица, представляющего собой по состоянию на сегодняшний день предмет нескончаемых и бессмысленных демагогий.

Во-вторых, не стоит уповать и на то, что линейные отделы, отделения и пункты полиции в ЛОВД ВТ должны восприниматься как самостоятельные органы дознания, ибо с позиций теории управления позиционировать их под эгидой организаций нелепо [термины «орган» и «организация» — однокоренные — авт.].

Именно поэтому в теории уголовно-процессуального права согласованной трактовки терминологических конструкций «орган дознания» и «начальник органа дознания» пока не наблюдается. Подавляющая часть ученых по-прежнему употребляет их как взаимозаменяемые, хотя в методологическом аспекте такой подход сопрягается с грубой ошибкой.

Неоднозначной интерпретации комментируемой проблемы в ее нынешнем варианте сопутствовало множество событий прошлого, что потребовало от авторов всевозможных тематических изданий взвешенного подхода к анализу накопленного правоохранительной практикой опыта. Тем не менее возобладало устойчивое и набившее оскомину мнение о том, будто бы для расследования преступлений, совершаемых на объектах инфраструктуры воздушного флота России, органы дознания вправе прибегать как к уголовно-процессуальным, так и к оперативно-розыскным средствам.

Исходя из этого, некоторые современные начинатели пришли к заключению, что исторические и этимологические корни описываемого феномена позволяют утверждать, будто бы именно обратная (неофициальная) сторона оперативно-служебной деятельности сотрудников правоохранительных органов, включая ЛОВД ВТ, в конечном итоге, стала отправной в семантическом наполнении словосочетаний «орган дознания» и «начальник органа дознания» [8, стр. 182—186].

Так или иначе, но законодательная регламентация правового положения рассматриваемых участников уголовного процесса на протяжении прошедших десятилетий многократно муссировалась на научных конференциях и симпозиу-

мах, а также на страницах юридической периодики. Сомнительные выводы, отстаивавшиеся при этом, в конечном итоге, облачились в последовавшие вскоре изменения и дополнения федерального законодательства, которые остроты проблемы не сняли.

Часть ученых и доныне придерживается мнения, согласно которому процессуальное руководство дознанием предпочтительнее увязывать с прерогативой начальника органа дознания, который лично ответственен за оперативно-служебную деятельность всех своих подопечных.

Очевидно, что означенные взгляды базируются на скороспелом отождествлении органов дознания с ОВД, что уже тогда концептуально выглядело бесперспективным.

В органах, а если точнее, в отделах внутренних дел, в том числе в ЛОВД ВТ, реализуется комплекс самых разнообразных функций, не имеющих к органам дознания никакого отношения [6, стр. 75].

Поэтому установка на то, будто бы кто-то и где-то может руководить дознанием, как формой предварительного расследования, нежизнеспособна сама по себе. Управляют, как правило, подчиненными (дознавателями), что в одинаковой степени распространяется и на следователей ЛОВД ВТ.

Оформившаяся таким образом старейшая незадача, не разрешенная до сих пор, сводится к тому, что следователь, состоящий в штате ЛОВД ВТ, в административном плане подчиняется руководителю последнего, т.е. начальнику органа дознания, тогда как тот в своем процессуальном положении, наоборот, зависит от него.

Обобщение последовательно менявшихся в разное время, но остававшихся ложными представлений на сей предмет, размещавшихся в открытой печати, свидетельствует о том, что весомая доля скепсиса относительно юридической природы полномочий (начальника) органа дознания среди отечественных ученых сохраняется. Даже парламентарии при разработке проекта УПК РФ демонстрировали противоположные взгляды на счет правового института дознания.

По истечении череды лет Федеральным законом от 30 декабря 2015 г. № 440-ФЗ «О внесении изменений в Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации в части уточнения прав и обязанностей начальника органа дознания и дознавателя» в УПК РФ была привнесена ст. 40.2, закрепившая правовое положение начальника органа дознания, что косвенно оказало влияние на дефиницию органов дознания, предложенную п. 24 ст. 5 УПК РФ; в качестве таковых в ней были обозначены государственные органы и должностные лица, правомочные производить дознание и выполнять иные (смежные) функции.

В то же время в п. 17 ст. 5 УПК РФ начальник органа дознания определяется как должностное лицо, возглавляющее орган дознания, а также его заместитель. При сопоставительном анализе приведенных деклараций легко обнаружить противоречия, не нуждающиеся в каких-либо комментариях.

В связи с этим не вредно осознавать и то, что начальник органа дознания, безусловно, является должностным лицом, но не органа дознания, а как получается, отдела внутренних дел, что не логично, а следовательно, противостоит.

Поверхностное нормативное правовое регулирование прав и обязанностей обозначенных субъектов уголовно-процессуальных правоотношений порождает мно-

жество межличностных конфликтов между сотрудниками ЛОВД ВТ, не прекращающихся и сегодня.

Стало быть, правовое положение начальника органа дознания в ст. 40.2 УПК РФ урегулировано неудачно; она не объясняет того, кто же выступает в досудебном производстве по уголовным делам в подобающем качестве.

Проследившая вертикаль в построении должностной лестницы сотрудников ЛОВД ВТ вниз, невольно удоставеряешься в том, что в роли начальника органа дознания здесь на равных выступают начальники территориальных, в том числе линейных, управлений (отделов, отделений, групп) полиции.

Вызывает принципиальное неприятие приведенная законодательная регламентация, так как в соответствии с ней всякая организация (орган), вовлекаемая (вовлекаемый) в состав участников уголовного процесса, в состоянии, якобы, самостоятельно производить следственные (процессуальные) действия, выполнять розыскные меры, а также оперативно-розыскные мероприятия; для этого требуется персонифицированный адресат, т.е. следователь либо дознаватель ЛОВД ВТ.

В свете изложенного российским парламентариям следует приложить максимум творческих усилий для адекватного понимания, толкования и употребления (парных) выражений «орган дознания» и «начальник органа дознания», которые в отраслевой науке интерпретируются как синонимы сплошь и рядом.

Указанные метаморфозы обосновывают претензии к состоятельности уголовно-процессуальных норм, допускающих вовлечение организаций (правоохранительных органов) в число субъектов уголовно-процессуальных правоотношений. Именно отсюда, надо полагать, в отраслевом законодательстве берут корни неискоренимые заблуждения, связанные с отождествлением органов дознания и с государственными организациями (учреждениями), и с их структурными подразделениями, и с первыми должностными лицами одновременно, на что можно было смотреть без предубеждения в период, например, коллективизации в колхозах начала XX в.

Не лучшим образом обстоят дела и в смежных отраслях законодательства. Так, ст. 4 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3 «О полиции» провозглашает: «Полиция является составной частью единой централизованной системы федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел». Такое неуклюжее нормативное правовое регулирование приводит к тому, что полиция и ее начальник, как обособленные друг от друга органы дознания, начинают входить в архитектуру ОВД (ЛОВД ВТ), выступающего, наряду со своим руководителем, в образе органа дознания не в меньшей мере.

Подобные разночтения становятся причиной пагубных последствий, поскольку полномочиями [9, стр. 359] органа (организации) не могут обладать его (ее) структурные подразделения; равно неказисто выглядит их возложение пусть даже и на первых (ответственных) должностных лиц.

К слову заметим, что в п. 1 ч. 1 ст. 40 УПК РФ и в ст. 1 Федерального закона «Об оперативно-розыскной деятельности» слова «орган» и «подразделение» изъясняются как взаимозаменяемые, что в свете вышеизложенного способно вызвать только иронию.

Анализируемые упрощения и упущения не допустимы, поскольку низводят смысловую нагрузку термина «организация» до уровня ее (организации) низо-

вого звена, что приводит к забвению всяческих благих начинаний, исповедуемых аналитиками обсуждаемого правового института.

Схожие метаморфозы должны претерпеть и словообразования «начальник органа дознания» и «начальник ОВД» [7, стр. 19—21]; в противном случае оба они будут и впредь довлеть в обыденном лексиконе сотрудников правоохранительных органов, по недомыслию ставящих административные, оперативно-розыскные и уголовно-процессуальные категории в один логический ряд. Подобные языковые традиции не так безобидны, как это может показаться на первый взгляд [2, стр. 670—674].

Согласно п. 12.8 Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, утвержденном приказом МВД России от 15 июня 2011 г. № 636, линейный отдел (отделение) МВД России, дислоцирующийся на воздушном транспорте, уполномочен проводить дознание и предварительное следствие.

Процитированные декларации подтверждают, что в структуре ЛОВД ВТ обитают не только дознаватели, но и следователи. Правовое положение последних каких-либо нареканий не вызывает, однако и здесь не все так благополучно, как этого хотелось бы.

Примечательно, что по ходу дальнейшего изложения материала разработчики отмеченной директивы неоднократно используют (псевдо) выражение «линорган», что представляет собой образчик аляповатого технико-редакционного приема. Дело в том, что ЛОВД ВТ является не органом, а отделом, что с позиций теории управления не должно вызывать дополнительных косноязычий.

Именно силами конкретных следователей и дознавателей обеспечивается решение задач, возлагаемых на ЛОВД ВТ уголовно-процессуальным законом, а именно:

- предупреждение и пресечение преступлений;
- выявление и раскрытие преступлений;
- производство дознания и предварительного следствия; а также
- розыск лиц.

Следует особо оговориться, что словосочетание «розыск лиц», используемое, кстати, и в п. 12 ч. 1 ст. 12 Федерального закона «О полиции» (правда в более широком плане), не корректно ввиду того, что объектами розыска могут потенциально являться подозреваемые, обвиняемые, подсудимые и осужденные. В принципе, к ним дозволительно относить и потерпевших, а также свидетелей [4, стр. 25—31], хотя в ст. 210 УПК РФ этот факт, по недоразумению, умалчивается. Кроме того, объектами розыска могут быть материальные носители доказательственной информации, как-то: утраченные образцы, полученные для сравнительного исследования, вещественные доказательства и др.

В контексте изложенного нельзя обойти стороной постановление Правительства РФ от 2 декабря 1999 г. № 1329 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации». Данный нормативный правовой акт был подготовлен в соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации и стал обязательным для всех федеральных органов исполнительной власти, Следственного комитета РФ, Государственной корпорации по космической

деятельности «Роскосмос» и организаций, к ведению которых отписаны государственные воздушные суда.

Потребность в разработке Правил объяснялась тем, что всякое авиационное происшествие или авиационный инцидент с государственными воздушными судами должен был подлежать обязательному расследованию, проводимому специальной комиссией.

Указанная установка, равно как и название упомянутого постановления, вносит сумятицу в правоприменительную практику, поскольку, во-первых, в них не делается акцента на том, что предполагаемые исследования, организуемые на объектах инфраструктуры воздушного флота России, проходят в режиме административных или, скажем так, служебных (внутриведомственных) расследований. И, во-вторых, формулировки «авиационное происшествие» и «авиационный инцидент», истолковываемые свободно, у субъектов применения права могут ассоциироваться с уголовно наказуемыми деяниями.

Согласно п. 5 Правил целью провозглашаемых им расследований является выявление причин происшедшего и принятие упреждающих мер для их предотвращения в будущем, а не установление чьей-либо вины и ответственности.

В п. 6 Правил авиационные события делятся:

- а) на авиационные происшествия;
- б) авиационные инциденты, и
- в) чрезвычайные и наземные происшествия.

Авиационные происшествия в зависимости от их последствий дифференцируются на катастрофы и аварии (п. 7), а авиационные инциденты в зависимости от степени их опасности и наступивших последствий — на авиационные инциденты, серьезные авиационные инциденты и серьезные авиационные инциденты с повреждением воздушного судна (п. 8).

Далее по тексту изъясняются понятия, используемые в Правилах (п. 9):

а) авиационное происшествие определяется как событие, связанное с летной эксплуатацией воздушного судна, приведшее к гибели или телесному повреждению со смертельным исходом какого-либо лица (наверное — пассажира? — авт.), находившегося на борту воздушного судна, и (или) утрате последнего.

Думается, что формулировку «телесные повреждения» правильнее было бы связывать с понятийным аппаратом уголовного законодательства, которому свойственна иная фраза, а именно: «вред здоровью».

Воздушное судно считается утраченным, когда:

- произошло его полное разрушение;
- его (или обломков) местонахождение не выяснено и официальные поиски прекращены;
- его эвакуация с места вынужденной посадки признана невозможной или нецелесообразной независимо от полученных повреждений;
- его восстановление невозможно или экономически не оправдано.

Затем поясняется значение слова «авария» (подп. «б»), которое подается как авиационное происшествие, не повлекшее человеческих жертв.

В купе с ним трактуется выражение «авиационный инцидент», детерминируемый как событие, связанное с летной эксплуатацией воздушного судна, которое могло создать (или создало) угрозу его целостности и (или) жизни лиц, находившихся на борту, но не закончившееся авиационным происшествием.

Что касается термина «катастрофа» (подп. «з»), то он (она) характеризуется как авиационное происшествие с человеческими жертвами.

При описании других понятий в постановлении используются следующие рекомендации по их разумению:

— наземное происшествие — событие, связанное с обслуживанием, хранением или транспортировкой воздушного судна, при котором произошла его утрата;

— серьезный авиационный инцидент — событие, когда здоровью хотя бы одного из лиц, находившихся на борту воздушного судна, причинен вред, или обстоятельства которого указывают на то, что едва не имело место авиационное происшествие;

— серьезный авиационный инцидент с повреждением воздушного судна — событие, когда восстановление воздушного судна, получившего повреждение, возможно и экономически целесообразно;

— телесное повреждение со смертельным исходом — событие, в результате которого в течение 30 дней с момента происшествия наступила смерть человека;

— чрезвычайное происшествие — событие, не относящееся к авиационному происшествию, связанное с эксплуатацией воздушного судна, при котором наступило одно из следующих последствий:

а) утрата воздушного судна или гибель людей, находившихся на его борту, во время боевого вылета, в ходе террористического акта, угона или попытки угона воздушного судна;

б) утрата беспилотного воздушного судна при вмешательстве в управление или в результате противодействия, во время несанкционированного применения посторонними лицами или попытки ими применения беспилотного воздушного судна;

в) гибель людей, находившихся на борту воздушного судна, в результате неблагоприятных воздействий внешней среды после его вынужденной посадки вне аэродрома принадлежности;

г) гибель людей либо утрата воздушного судна, находившихся на земле, но на палубе корабля, в результате авиационного происшествия с другим воздушным судном;

д) утрата воздушного судна или гибель людей, находившихся на его борту, при выполнении специальных задач в зонах чрезвычайного положения.

Расследование авиационных происшествий, за исключением тех, которые сопряжены с эксплуатацией легких и малых беспилотных воздушных судов, организуют Служба безопасности полетов и руководители федеральных органов исполнительной власти, федерального государственного органа и организации (по принадлежности воздушного судна).

Обращает на себя внимание то, что выражение «расследование авиационного происшествия» изъясняется в постановлении как процесс, включающий в себя выявление, сбор и изучение информации о фактах, условиях и обстоятельствах, относящихся к рассматриваемому событию, проведение исследований и экспертиз, обобщение и анализ полученных данных, подготовку по результатам проведенных работ заключения о причинах авиационного происшествия и разработку мер по их предотвращению в будущем.

Для участия в нем могут привлекаться специалисты различных областей знаний, а также компетентные государственные чиновники.

Авиационные происшествия, произошедшие в результате столкновения двух воздушных судов, расследуются как одно событие, но классифицируются и учитываются в статистике раздельно (для каждого).

Если авиационное происшествие произошло на палубе находившегося в автономном плавании авианесущего корабля, куда члены комиссии доставлены быть не могли, расследование назначается сразу же после возвращения корабля на базу.

Продолжительность работы членов государственной комиссии при расследовании авиационных происшествий, по общему правилу, не должна превышать 30 суток.

Поиск воздушного судна, попавшего в авиационное происшествие, за исключением непредвиденных обстоятельств с легкими или малыми беспилотными воздушными судами, спасание его пассажиров и членов экипажа, оказание им первой медицинской помощи осуществляет Росавиация во взаимодействии с федеральными органами исполнительной власти.

Расследование авиационных происшествий с воздушными судами, происшедших на территории иностранных государств, производится с учетом тамошнего (национального) законодательства и правил (стандартов) места их (воздушных судов) временного пребывания. Если международным договором предусматриваются иные правила расследования авиационных происшествий, нежели те, которые культивируются на территории стран вынужденной посадки, приоритет отдается первым (п. 67 Правил).

Рассуждая о досудебной подготовке уголовных дел, возбуждаемых по признакам преступлений, совершаемых на объектах воздушно-транспортной инфраструктуры, не лишнее различать их отличительные черты. Применительно к каждому из них учеными разработаны апробированные наукой и практикой комплексы тактико-криминалистических операций (комбинаций), сформатированные в доступном виде в частных (видовых) методиках их расследования.

Важно уметь обнаруживать, различать и преодолевать типичные следственные ситуации, возникающие при расследовании (преступных) нарушений правил безопасности передвижения и эксплуатации воздушных судов. Они относительно редки в связи со спецификой авиационных происшествий и авиационных инцидентов, сложностью авиационной техники и систем управления безопасностью полетов, (нередко) большим количеством пострадавших (погибших), трудоемкостью и дороговизной проводимых экспертных исследований и др.

Анализ накопленного в этой части опыта показывает, что добросовестное установление причин преступлений, авиационных происшествий и авиационных инцидентов, а также виновных в них осложняются еще и тем, что по каждому такому случаю в соответствии с воздушным законодательством РФ предполагается назначение и проведение так называемого параллельного (независимого) технического расследования.

Однако председатели государственных комиссий в рассматриваемых случаях подчас отодвигают следователей или их группу [1] на задний план, несмотря на то что те по долгу службы обязаны проводить предварительное следствие в це-

лях выяснения истинных причин происшедшего, а также документального удостоверения факта наличия (отсутствия) состава преступления.

При расследовании преступлений, совершаемых на объектах воздушно-транспортной инфраструктуры, следователи не всегда в состоянии в полной мере воспроизводить свой прежний профессиональный опыт, а также знания, умения и навыки для того, чтобы выбрать наиболее подходящую (к случаю) частную методику расследования, а также тактику выполнения неотложных, первоначальных и последующих следственных действий. Нередко у них обнаруживается недостаток специальных (по)знаний, касающихся регламента эксплуатации и ремонта авиационной техники, для обогащения которых нужна помощь сведущих лиц: пилотов, бортмехаников, авиадиспетчеров, штурманов, инженеров, медиков и др.

Порядок технического расследования авиационного происшествия или авиационного инцидента предусмотрен гл. 14 Воздушного кодекса Российской Федерации и принятыми в его исполнение постановлениями Правительства РФ:

— от 18 июня 1998 г. № 609 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации»;

— от 2 декабря 1999 г. № 1329 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и авиационных инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации»;

— от 4 апреля 2000 г. № 303 «Об утверждении Правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с экспериментальными воздушными судами в Российской Федерации».

Подводя итоги, констатируем, что правовой механизм реагирования сотрудников ЛОВД ВТ на первичные сообщения о преступлениях, авиационных происшествиях и авиационных инцидентах, происходящих на объектах инфраструктуры воздушного флота России, по состоянию на сегодняшний день излишне бюрократизирован, а его нормативное регулирование — бессистемно и хаотично.

Приводить веские аргументы, обосновывающие подключение к их расследованию специальных государственных комиссий, на взгляд авторов настоящей публикации, не имеет смысла, если, конечно, не придерживаться иносказательных побуждений. Их работа на месте происшествия вряд ли может быть эффективной, а перманентное создание объективирует собой иллюзорное стремление ведомственного руководства к умалению общественного резонанса и успокоению взбудораженной публики.

Вряд ли целесообразны и независимые технические расследования, участники которых для выполнения своих обязанностей могли бы вовлекаться в состав специализированных постоянно действующих следственно-оперативных групп.

Источники

1. Бажанов, С. В. Групповой метод расследования как способ повышения эффективности предварительного следствия: дис ... канд. юрид. наук / С. В. Бажанов. — Москва : ВЮЗШ МВД СССР, 1990.

2. Бажанов, С. В. Полиция как орган дознания в уголовном процессе Российской Федерации / С. В. Бажанов // Российский криминологический взгляд. — 2014. — № 1. — С. 670—674.
3. Vazhanov, S. V. Identification and investigation of the crimes of the Russian police : monograph / S. V. Vazhanov. — Germany : Palmarium Academic Publishing, 2014.
4. Бажанов, С. В. Розыск потерпевшего и свидетеля в уголовном процессе Российской Федерации как правовая проблема / С. В. Бажанов // Следственная практика : научно-практический сборник. — Москва : Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации, 2016. — № 199. — С. 25—31.
5. Бажанов, С. В. Возбуждение уголовных дел и производство неотложных следственных действий капитанами морских и речных судов, находящихся в дальнем плавании / С. В. Бажанов, А. А. Малахов // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 2 (46). — С. 33—38.
6. Зимин, Р. В. Понятие и виды содействия, оказываемого органами дознания следователю / Р. В. Зимин // Некоторые вопросы совершенствования деятельности органов внутренних дел в современных условиях : сборник трудов адъюнктов и соискателей. — Москва : ВНИИ МВД России, 2006.
7. Миронова, А. В. О проблемах процессуального статуса органов внутренних дел как органов дознания / А. В. Миронов // Вестник Московского университета МВД России. — 2013. — № 2. — С. 19—21.
8. Плеснева, Л. П. Соотношение уголовно-процессуальной и оперативно-розыскной деятельности как методологическая основа взаимодействия следователя с органами дознания / Л. П. Плеснева, О. В. Соколова // Перспективы развития уголовно-процессуального права и криминалистики: материалы 2-ой межвузовской научно-практической конференции. — Москва : ФГБОУ ВПО Российская академия правосудия, 2012. — Часть 2. — С. 182—186.
9. Ушаков, Д. Ф. Большой Толковый словарь русского языка (около 60000 слов и выражений) / Д. Ф. Ушаков. — Москва : АСТ: Астрель, 2009.

References

1. Vazhanov, S. V. Gruppovoy metod rassledovaniya kak sposob povysheniya effektivnosti predvaritel'nogo sledstviya: dis ... kand. jurid. nauk [Group method of investigation as a way to increase the effectiveness of preliminary investigation] / S. V. Vazhanov. — Moskva : VYUZSH MVD SSSR, 1990.
2. Vazhanov, S. V. Politsiya kak organ doznaniya v ugovnom protsesse Rossiyskoy Federatsii [Police as an inquiry body in criminal proceedings of the Russian Federation] / S. V. Vazhanov // Rossiyskiy kriminologicheskiy vzglyad. — 2014. — № 1. — S. 670—674.
3. Vazhanov, S. V. Identification and investigation of the crimes of the Russian police : monograph / S. V. Vazhanov. — Germany : Palmarium Academic Publishing, 2014.
4. Vazhanov, S. V. Rozysk poterpevshego i svidetelya v ugovnom protsesse Rossiyskoy Federatsii kak pravovaya problema [Search for a victim and witness in criminal proceedings of the Russian Federation as a legal problem] / S. V. Vazhanov // Sledstvennaya praktika : nauchno-prakticheskiy sbornik. — Moskva : Akademiya General'noy prokuratury Rossiyskoy Federatsii, 2016. — № 199. — S. 25—31.
5. Vazhanov, S. V. Vozbuzhdeniye ugovnykh del i proizvodstvo neotlozhnykh sledstvennykh deystviy kapitanami morskikh i rechnykh sudov, nakhodyashchikhsya v dal'nem plavanii [Initiation of criminal cases and production of urgent investigative actions by captains of sea and river vessels on longdistance voyages] / S. V. Vazhanov, A. A. Malakhov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 2 (46). — S. 33—38.
6. Zimin, R. V. Ponyatiye i vidy sodeystviya, okazyvayemogo organami doznaniya sledovatelyu [The concept and types of assistance provided by the inquiry bodies to the investigator] / R. V. Zimin // Nekotoryye voprosy sovershenstvovaniya deyatel'nosti organov vnutrennikh del v sovremennykh usloviyakh : sbornik trudov ad"yunktov i soiskateley. — Moskva : VNIИ MVD Rossii, 2006.

7. Mironova, A. V. O problemakh protsessual'nogo statusa organov vnutrennikh del kak organov doznaniya [On the problems of the procedural status of internal affairs bodies as inquiry bodies] / A. V. Mironov // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. — 2013. — № 2. — S. 19–21.
8. Plesneva, L. P. Sootnosheniye ugovovno-protsessual'noy i operativno-rozysknoy deyatel'nosti kak metodologicheskaya osnova vzaimodeystviya sledovatelya s organami doznaniya [The relationship between criminal procedure and operational-search activities as a methodological basis for the interaction of the investigator with the inquiry authorities] / L. P. Plesneva, O. V. Sokolova // Perspektivy razvitiya ugovovno-protsessual'nogo prava i kriminalistiki: materialy 2-oy mezhvuzovskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Moskva : FGBOU VPO Rossiyskaya akademiya pravosudiya, 2012. — Chast' 2. — S. 182–186.
9. Ushakov, D. F. Bol'shoy Tolkovyy slovar' russkogo yazyka (okolo 60000 slov i vyrazheniy) [The Big Explanatory Dictionary of the Russian Language (about 60,000 words and expressions)] / D. F. Ushakov. — Moskva : AST: Astrel', 2009.

Научная статья
УДК 343.9

Криминологические особенности организованной преступности на транспорте: современный анализ и методы реагирования

Гришко Наталья Александровна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. В последние годы у организованной преступности все более активно развиваются новые механизмы криминальных посягательств, особенно на транспорте, который являясь важнейшей экономической составляющей, традиционно привлекает внимание представителей организованных преступных сообществ. Сам процесс сращивания уголовной и экономической организованной преступности представляется долгосрочным, подверженным влиянию как позитивных, так и негативных внешних факторов. Современные криминологические особенности организованной преступности на транспорте выступают своего рода индикатором ключевых направлений и тенденций этой противоправной деятельности. В статье рассматривается роль транспортной инфраструктуры как объекта корыстного интереса организованных преступных групп, а также в связи с этим значимость криминологического прогнозирования для разработки стратегий и методов противодействия. Особое внимание уделено необходимости нормативно-правового регулирования для усиления правовой основы борьбы с транспортной преступностью. Рассматривается влияние коррупционного фактора как дестабилизирующего в процессе противодействия организованной преступности на транспорте. Значительная роль отводится виктимологической профилактике в отношении потенциально возможных объектов преступных посягательств. Отмечается, что само развитие транспортной отрасли способствовало не только появлению новых видов преступности, но и изменению тактики преступной деятельности в смежных сферах. Снижение же регистрируемых показателей преступности, приведенных в статье, связано не столько с результативностью профилактической деятельности уполномоченных субъектов, сколько с перемещением представленных преступлений в латентную часть. В статье определены и криминологически обоснованы наиболее острые проблемы, решение которых направлено на совершенствование и повышение эффективности в противодействии организованной преступности на транспорте.

Ключевые слова: криминологические особенности; организованная преступность; виктимологическая профилактика; организованные преступные группы; криминологическое прогнозирование; коррупция.

Criminal features of organized crime in transport: modern analysis and response methods

Nataliya Al. Grishko,
Candidate of Law, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. In recent years, organized crime has increasingly developed new mechanisms of criminal attacks, especially in transport, which, being the most important economic component, traditionally attracts the attention of representatives of organized criminal communities. The process of merging criminal and economic organized crime itself appears to be long-term, subject to the effect of both positive and negative external factors. Modern criminal features of organized crime in transport act as a kind of indicator of the key directions and trends of this illegal activity. The current paper has studied the role of transport infrastructure both as an object of selfish interest of organized criminal groups, and the importance of criminological forecasting for the development of strategies and methods of counteraction. Particular attention has been paid to the necessity for legal regulation to strengthen the legal basis for combating transport crimes. There has been studied a destabilizing effect of the corruption factor in the process of combating organized crime in transport. A significant role has been given to victimological prevention to potential possible objects of criminal attacks. There has been noted that the development of the transport industry itself contributed not only to the emergence of new types of crime, but also to a change in the tactics of criminal activity in related areas. The registered crime rates cited in the current paper are falling due to both the efficiency of the preventive activities of authorized entities, and the process of the presented crimes becoming latent. There have been defined and criminologically substantiated the most acute issues, the solution of which is aimed at improving and increasing the efficiency in combating organized crime in transport.

Keywords: criminal features; organized crime; victimological prevention; organized criminal groups; criminological forecasting; corruption.

Для цитирования: Гришко Н. А. Криминологические особенности организованной преступности на транспорте: современный анализ и методы реагирования // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 70–79.

© Гришко Н. А., 2024

Транспортная отрасль, являясь важной составляющей социально-экономических отношений, объяснимо становится объектом внимания организованной преступности. Транспортные средства играют разнообразные роли в преступной деятельности, выступая и в качестве предметов преступлений, орудий и средств их совершения, и в качестве специфических мест, где совершаются преступления.

Согласно официальным данным МВД России по итогам 2023 г. наблюдалась положительная динамика снижения ряда показателей преступности на транспорте [URL: <https://мвд.рф/reports/item/53218362/?year=2024&month=11&day=15&ysclid=m43690uw53557009108> (дата обращения: 22 ноября 2024 г.)]. Так, общее количество зарегистрированных преступлений снизилось на 8,6%; преступлений экономической направленности — на 8,5%; коррупционной — на 2,7%; против собственности — на 20,2%; против личности — на 2,0%, преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия, — на 13,6%. Намечившаяся тенденция продолжилась и в 2024 г. Так, в первой половине 2024 г. количество преступлений на транспорте, в том числе тяжких и особо тяжких снизилось на 23,6% [URL: https://portal.tpu.ru/SHARED/n/NIKOLAENKOVs/student/risk_management/Состояние%20преступности%20в%20Росс1.pdf (дата обращения: 7 ноября 2024 г.)].

Однако несмотря на положительную тенденцию снижения уровня транспортных преступлений, организованная преступность продолжает развивать свои возможности и усиливать криминальный потенциал. Это свидетельствует о необходимости глубокого анализа специфики организованной преступности на транспорте и разработки новых подходов к противодействию ей.

Современная организованная преступность представляет особую угрозу национальной безопасности, которую можно оценить через следующие криминологически важные проявления:

1) происходящее слияние общеуголовной и экономической преступности усиливает влияние на экономическую и социальную сферу и приводит к криминализации экономических отношений;

2) представители организованной преступности активно взаимодействуют с представителями различных органов власти, разрабатывая разнообразные коррупционные схемы, что затрудняет работу по пресечению таких коррупционных связей;

3) используя методы конспирации, преступные группы нередко становятся «невидимыми» для правоохранительных органов;

4) все чаще организованные преступные группы вовлекают в свою деятельность несовершеннолетних, создавая тем самым угрозу их дальнейшей криминализации;

5) значительную часть преступлений, совершаемых организованной преступностью, составляют тяжкие и особо тяжкие преступления;

6) взаимодействуют с террористическими организациями;

7) высокая «цена организованной преступности», ущерб от деятельности которой превышает аналогичные показатели по другим видам преступности (показатели не только экономические, но и социальные).

Криминальная деятельность организованных преступных групп в сфере транспорта приводит к значительным негативным последствиям, поскольку

транспорт является важнейшей составляющей экономики страны и играет ключевую роль в формировании экономической и социальной структур общества.

Транспортная отрасль отличается особенностями, к числу которых относятся:

- специфические процессы производства и использования ресурсов;
- сложные технологические решения и системы;
- особая организация управления и логистики.

Все это делает транспорт сложным и уязвимым механизмом по сравнению с другими отраслями производства [2]. Преступные действия в этой сфере не только наносят значительный экономический ущерб, но и нарушают устойчивость транспортной инфраструктуры, что влияет на безопасность и стабильность государства и общества. Так, например, общественный транспорт играет ключевую роль в материальном производстве, что подтверждается вкладом в формирование национального дохода:

— во-первых, общественный транспорт, особенно железнодорожный, обеспечивает перемещение товаров между различными секторами экономики, способствуя их эффективному взаимодействию;

— во-вторых, общественный транспорт связывает производственную сферу с потребительской, обеспечивая доставку товаров от мест производства к конечным пользователям, что оказывает прямое влияние на процессы распределения и потребления [2].

Экономическая эффективность транспортной отрасли выражается через ряд качественных показателей, которые отражают ее влияние на экономику и удовлетворение потребностей общества:

— безопасность движения (минимизация аварийности и обеспечение надежности транспортных операций);

— безопасность перевозок пассажиров (создание условий, гарантирующих здоровье и жизнь людей в процессе перевозок);

— уровень обслуживания и комфорта (соответствие транспорта современным стандартам удобства, включая качество инфраструктуры и обслуживание пассажиров);

— регулярность и своевременность (точное соблюдение графика расписаний и транспортных операций);

— сохранность грузов (предотвращение потерь и повреждений перевозимых товаров);

— скорость и сроки доставки (обеспечение оптимального времени выполнения транспортных задач для повышения производительности экономики).

Криминологические особенности деятельности современной организованной преступности проявляются в том, что она продолжает активно проникать в экономическую сферу, трансформируясь в устойчивую профессиональную экономическую преступность. Участники организованных преступных групп (далее — ОПГ), сосредоточившие свое влияние на экономическом секторе, зачастую обладают обширными знаниями в области экономики и финансов. При этом недостаток специальных навыков компенсируется ими путем привлечения на постоянной или разовой основе квалифицированных отраслевых специалистов, что позволяет ОПГ не только сохранить, но и укрепить свои позиции, расширяя сферу криминального влияния.

Комплексная криминологическая концепция организованной преступности в транспортной сфере была разработана Н. М. Нурадиновым [3, стр. 27—34], в которую были включены методологические и методические основы для ее анализа, прогнозирования и профилактики [3, стр. 44]. Такой подход позволил представить теоретическую модель организованной преступности, применимой к различным видам транспорта, включающую:

- определения и характеристики организованной преступности;
- структурные элементы преступных группировок;
- их функции, формы и виды преступной деятельности;
- ключевые особенности, связанные с транспортной сферой [3, стр. 54].

Немаловажным при криминологической оценке современного состояния организованной преступности, а также анализе тенденций ее развития является исследование причинного комплекса, способствующего возникновению и воспроизводству преступлений в транспортной системе, без которого невозможно выработать эффективные меры противодействия ей. Особое внимание при этом следует уделять социально-экономическим причинам, которые формируют неблагоприятные условия для ее проявления.

Транспортная преступность представляет собой один из видов нелегальной экономической деятельности и является частью базовой структуры теневой экономики. Для эффективного противодействия ей необходимо:

- проанализировать факторы, способствующие возникновению и развитию организованной преступности в транспортной сфере;
- оценить ущерб, наносимый организованной преступностью экономике и социальной стабильности, а также ее влияние на транспортную инфраструктуру;
- выявить и изучить пересечение между экономической преступностью и другими формами организованной преступной деятельности в транспортной сфере, включая коррупцию, контрабанду, незаконный оборот оружия и наркотиков. Определение основных направлений борьбы с организованной преступностью должно осуществляться с учетом специфики социально-экономических проблем преступности на транспорте.

Должностные злоупотребления и коррупционные преступления, совершаемые управленческих структурах транспортных компаний, оказывают значительное негативное влияние на развитие транспортной отрасли в целом. Последствиями таких преступлений являются:

- прямой материальный ущерб (утрата финансовых ресурсов, необходимых для модернизации и поддержания транспортной инфраструктуры);
- подрыв доверия граждан (снижение уровня доверия к государственным институтам управления, что негативно сказывается на их авторитете и социальной стабильности);
- торможение реализации экономической политики (коррупция препятствует выполнению государственных программ, направленных на развитие транспортной сферы и экономики в целом);
- ущемление имущественных интересов (пострадавшими от коррупционных преступлений становятся как юридические, так и физические лица, права и законные интересы которых нарушаются).

Все это подчеркивает необходимость усиления антикоррупционных мер, как в транспортной отрасли, так и в смежных секторах экономики. Противостояние коррупции в этой сфере должно стать одним из приоритетных направлений государственной политики для обеспечения устойчивого развития транспортной системы и повышения доверия общества.

Процесс консолидации организованной преступности на транспорте определяют как деятельность на трех основных уровнях:

1) исполнение конкретных преступлений. Организованные группы совершают те деяния, которые подпадают под действие отдельных статей Уголовного кодекса Российской Федерации, таких как кражи, мошенничество, контрабанда и др.;

2) обеспечение системного функционирования преступных действий. Организованные группы создают и поддерживают инфраструктуру для масштабной реализации преступной деятельности, включающей логистику, распределение ролей, обеспечение безопасности операций, сокрытие следов и др.;

3) координация действий преступных сообществ. Эти сообщества берут на себя координацию действий различных преступных групп и лиц. Они культивируют преступные нормы поведения и обычаи, организуют «третейские суды» и создают материальные фонды: для поддержки осужденных; подкупа должностных лиц; обеспечения других нужд, связанных с укреплением криминальной среды.

Все три уровня взаимодействия формируют устойчивую структуру организованной преступности, что делает ее особенно опасной и требует применения комплексных мер для борьбы с ее проявлениями на транспорте.

Можно считать, что с момента формирования устойчивой и воспроизводимой системы криминальных отношений, основанной на взаимных интересах ее участников, организованная преступность в транспортной сфере достигает своей завершенной формы.

Последние годы организованная преступность на транспорте приобретает все более ярко выраженный транснациональный характер, все больше проявляя интерес к возможностям, предоставляемым транспортной системой для реализации незаконной деятельности, и включает в себя:

— контрабанду через государственные границы (перемещение запрещенных или ограниченных к обороту товаров);

— нелегальный ввоз товаров (уклонение от таможенного контроля и уплаты налогов);

— вывод и легализацию криминальных доходов за рубежом (перемещение материальных ценностей с целью их сокрытия и последующей отмывки).

В условиях роста транснациональных угроз значительно возрастает роль таможенных органов, которые становятся ключевым звеном в вопросе противодействия организованной преступности на транспорте. Эффективное взаимодействие между таможенными и правоохранительными органами, а также применение современных технологий и методов контроля становятся важнейшими условиями для пресечения таких преступлений.

Современные масштабы организованной преступности в транспортной сфере и стратегическая важность транспорта для экономики страны подчеркивает актуальность борьбы с этой формой преступности как одного из основных средств

обеспечения национальной безопасности. Сегодня становится очевидным, что ОПГ, активизируя свою деятельность в транспортной сфере, способствуют, во-первых, влиянию на процессы криминализации отдельных категорий лиц через использование транспорта для перевозки оружия, взрывчатых веществ, наркотиков, и во-вторых, повышенной уязвимости транспортных предприятий, которые все чаще становятся мишенями для организованных преступных структур. Все это требует усиления мер противодействия, включая разработку новых стратегий и технологий обеспечения безопасности, а также более тесного взаимодействия между правоохранительными органами, транспортными компаниями и органами государственной власти. Только скоординированный подход позволит минимизировать угрозы, исходящие от организованной преступности, и защитить транспортную инфраструктуру страны.

Характер применяемых преступными группировками средств в транспортной сфере определяется текущей экономической ситуацией, на которую эти средства, в свою очередь оказывают обратное воздействие. Можно выделить три признака, характеризующих организованную преступность на транспорте.

1. Наличие устойчивых объединений лиц (объединения), с целью системного совершения преступлений на транспорте, отличающихся следующими чертами: ярко выраженной иерархией (устанавливаются строгие взаимосвязи между участниками, где каждому члену группы отводится определенная роль); дисциплиной и правилами поведения (соблюдение установленного внутреннего порядка, поддерживаемый на основе жестких норм, основанных как на уголовных традициях, так и на специфических правилах, характерных для преступной среды); централизацией власти (управление сосредоточено в руках одного или нескольких лидеров, что обеспечивает контроль за деятельностью преступного объединения); нестабильностью состава участников (численность группы может колебаться от небольшого объединения из 5—10 человек до крупных организаций, насчитывающих несколько сотен членов).

Такие характеристики делают ОПГ гибкими и адаптивными, что позволяет им различаться по уровням организации, структуре и специфике преступной деятельности. В транспортной сфере это может выражаться в совершении краж грузов, контрабанды, мошенничества, незаконного оборота товаров или других преступлений, связанных с использованием транспортной инфраструктуры. Эффективная борьба с такими ОПГ требует не только глубокого анализа их структур, но и создания многоуровневой системы профилактики и пресечения их деятельности.

2. Экономическая направленность организованной преступности на транспорте, характеризующаяся системностью хищения (преступные группировки специализируются на кражах грузов, хищении финансовых ресурсов и других действиях, связанных с использованием транспортной инфраструктуры); преследующая цель обогащения (систематическое совершение преступлений направлено на получение крупного дохода). Экономическая направленность позволяет считать преступные группы устойчивыми субъектами криминального бизнеса, которые адаптируют свои схемы к разным видам транспорта: железнодорожному, автомобильному, морскому и воздушному.

Таким образом, организованная преступность на транспорте, помимо общественно опасных уголовно-наказуемых действий, наносит ущерб экономике, по-

вышая затраты на обеспечение безопасности перевозок и снижая доверие к транспортным предприятиям. Соответственно, борьба с такими группами требует комплексного подхода, включающего как правоохранные меры, так и экономический анализ для выявления источников и схем незаконного обогащения.

3. Коррупция, представляющая один из ключевых признаков организованной преступности, характеризуется активным содействием прикрытию преступной деятельности (подкуп должностных лиц, позволяющий избежать расследования и наказания); обеспечением благоприятных условий для совершения преступлений (благодаря коррупционным связям преступные группы получают доступ к информации, ресурсам, а также возможности обходить законы); закреплением влияния преступных группировок (коррупция помогает организованной преступности проникать в государственные структуры и обеспечивать стабильность своих действий).

В транспортной сфере коррупция проявляется в различных формах, включая взятки за сокрытие правонарушений, «договоренности» с контролирующими органами и манипуляции с документами. Все это не только усиливает позиции преступных групп, но и значительно затрудняет их выявление и пресечение. Признание коррупции одним из признаков организованной преступности требует разработки специфических мер противодействия, направленных на снижение ее уровня, усиление контроля за деятельностью транспортных организаций и внедрение современных антикоррупционных механизмов.

Для борьбы с коррупцией в транспортной сфере в России функционируют специализированные службы и управления, к числу которых относятся: межрегиональные территориальные управления Ространснадзора и Главное управление на транспорте МВД России, которое координирует усилия правоохранительных органов на транспорте.

Так, органы внутренних дел на транспорте выявили в 2023 г. более 3,6 тыс. преступлений экономической и коррупционной направленности, что демонстрирует рост на 22% по сравнению с предыдущими годами [1].

Выделяют несколько наиболее распространенных видов коррупционных преступлений в транспортном секторе:

- получение взяток за предоставление преимуществ, сокрытие нарушений или содействие в обход правил;
- злоупотребление служебным положением в интересах преступных группировок или личной выгоды;
- фальсификация документов путем подделки транспортных, бухгалтерских и других документов с целью сокрытия преступной деятельности;
- мошенничество путем незаконного присвоения денежных средств или имущества, связанное с транспортной инфраструктурой;
- коммерческий подкуп через предоставление незаконных преимуществ в коммерческой деятельности, связанной с перевозками и логистикой.

Таким образом, коррупционный фактор в транспортной сфере продолжает усиливаться, что усугубляет существующие проблемы, связанные с обеспечением безопасности и развитием транспортной инфраструктуры. Рост уровня коррупции требует усиления мер противодействия, таких как:

- повышение эффективности взаимодействия между контролирующими органами;
- усиление антикоррупционного законодательства и его строгая реализация;
- внедрение современных технологий для мониторинга и выявления коррупционных схем.

Организованная преступность и коррупция формируют единую преступную среду, способную оказывать значительное влияние на политические и экономические отношения в государстве. Тем не менее действующее антикоррупционное законодательство практически не учитывает взаимосвязь между этими двумя явлениями, что усложняет разработку эффективных мер противодействия.

Коррупция является одной из ключевых причин постоянного укрепления организованной преступности, делая ее особенно опасной и трудноискоренимой.

Только комплексный подход сможет остановить рост коррупционных преступлений и обеспечить стабильное развитие транспортной системы страны. Значительные изменения в структуре и динамике преступности, связанной с транспортной инфраструктурой, привели к ее большей организованности и профессионализму. Соответственно, борьба с организованной преступностью на транспорте должна стать одним из приоритетных направлений государственной политики.

Эффективная борьба с организованной преступностью требует создания устойчивой правовой основы, которая должна определять принципиальные целевые позиции. В отечественном законодательстве отсутствует закон, регулирующий основы борьбы с организованной преступностью. Понятие «организованная преступность» также не имеет официального нормативно-правового определения. Тем не менее этот термин встречается в законодательных актах (например, он упоминается в Федеральном законе от 1 апреля 2019 г. № 46-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации»).

Сегодня для утверждения, закрепления и эффективной реализации применяемых мер противодействия организованной преступности на транспорте остается актуальным вопрос о нормативно-правовом закреплении установленных основ правового регулирования борьбы с организованной преступностью; определении правовых механизмов взаимодействия между органами власти, транспортными компаниями и правоохранительными структурами; предусмотренной ответственности за участие в организованной преступной деятельности, с учетом специфики транспортной сферы.

Источники

1. Ганичев, Д. Р. Антикоррупционная политика Российской Федерации в сфере транспорта / Д. Р. Ганичев // Вестник науки. — 2024. — № 3 (72). — Том 5. — С. 745—750.
2. Захарова, А. А. К вопросу о значении транспорта в системе общественного производства и его экономические особенности / А. А. Захарова, И. В. Еремина // Экономика и социум. — 2017. — № 12(43). — С. 428—430.
3. Нурадинов, Ш. М. Организованная преступность в транспортной сфере (Теоретико-методологическое исследование социальных механизмов ее функционирования и воспроизводства : дис. ... д-ра юрид. наук / Ш. М. Нурадинов. — Санкт-Петербург, 2001.

References

1. Ganichev, D. R. Antikorrupsionnaya politika Rossiyskoy Federatsii v sfere transporta [Anti-corruption policy of the Russian Federation in the field of transport] / D. R. Ganichev // Vestnik nauki. — 2024. — № 3 (72). — Tom 5. — S. 745—750.
2. Zakharova, A. A. K voprosu o znachenii transporta v sisteme obshchestvennogo proizvodstva i yego ekonomicheskiye osobennosti [On the importance of transport in the system of social production and its economic features] / A. A. Zakharova, I. V. Yeremina // Ekonomika i sotsium. — 2017. — № 12(43). — S. 428—430.
3. Nuradinov, SH. M. Organizovannaya prestupnost' v transportnoy sfere (Teoretiko-metodologicheskoye issledovaniye sotsial'nykh mekhanizmov yeye funktsionirovaniya i vospro-izvodstv) [Organized crime in the transport sector (Theoretical and methodological study of the social mechanisms of its functioning and reproduction]: dis. ... d-ra jurid. nauk / SH. M. Nuradinov. — Sankt-Peterburg, 2001.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Научная статья
УДК 343.983.25

К вопросу об устойчивости тросовых запорно-пломбировочных устройств к несанкционированному вскрытию

Киселевич Игорь Валентинович,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Беляев Михаил Вячеславович,
кандидат юридических наук, доцент,
Московский университет Министерства внутренних дел
Российской Федерации имени В. Я. Кикотя,
Москва, Россия

Аннотация. Криминалистическое исследование тросовых запорно-пломбировочных устройств представляет собой процесс анализа и оценки этих устройств с целью установления их подлинности, целостности и возможности использования в качестве доказательств в уголовных или гражданских делах. В статье выявлены проблемы, которые возникают у экспертов при исследовании запорно-пломбировочных устройств на устойчивость к несанкционированному вскрытию и предложены пути решения данных проблем.

Ключевые слова: запорно-пломбировочное устройство; несанкционированное вскрытие; трасологическое исследование; идентификация.

On the issue of cable locking and sealing devices' resistance to unauthorized opening

Igor V. Kiselevich,
Candidate of Law, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Mikhail V. Belyaev,
Candidate of Law, Associate Professor,
Moscow University of the Ministry of Internal Affairs
of the Russian Federation named after V. Y. Kikot,
Moscow, Russia

Abstract. Forensic examination of cable locking and sealing devices is a process of studying and evaluating these devices in order to establish their authenticity, integrity, and the possibility of using them as evidence in solving criminal or civil cases. The current paper has identified the problems that can arise when examining locking and sealing devices' resistance to unauthorized opening and there have been suggested the ways to solve these issues.

Keywords: locking and sealing device; unauthorized opening; trace examination; identification.

Для цитирования: Киселевич И. В., Беляев М. В. К вопросу об устойчивости тросовых запорно-пломбировочных устройств к несанкционированному вскрытию // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 80–88.

© Киселевич И. В., Беляев М. В., 2024

Криминалистическое исследование тросовых запорно-пломбировочных устройств (далее — ЗПУ) является важным инструментом в расследовании преступлений, связанных с незаконным доступом к объектам, таким как контейнеры, транспортные средства, склады и т.д.

Как правило, они состоят из двух частей: корпуса и троса (стержня). Корпус обычно имеет уникальный серийный номер или код, который служит для идентификации устройства. Трос, в свою очередь, соединяет корпус с объектом, который необходимо защитить. Удержание тросового элемента внутри корпуса осуществляется механизмом запирающей оригинальной конструкции (рис. 1).

Генезис конструктивного строения отечественных ЗПУ претерпевал постоянные изменения. Ведущие производители стремятся разрабатывать конструкцию частей ЗПУ, максимально противодействуя манипуляционным механическим, термическим и химическим несанкционированным воздействиям. Уменьшение технологических зазоров, усовершенствованные принципы работы механизмов запирающей, материалы частей ЗПУ и пр. направлены на решение важнейшей задачи — противодействовать их взлому.

В связи с вышеуказанным в практической деятельности экспертов все чаще появляются вопросы, связанные с анализом устойчивости исследуемых ЗПУ к несанкционированному (криминальному) вскрытию.

Следует обратить внимание, что в настоящее время специально разработанной методики определения устойчивости ЗПУ к несанкционированному вскрытию нет. Как показывает анализ экспертной практики, действующие положения трасологической методики исследования ЗПУ приводят к тому, что по одному объекту исследования, выполненного несколькими экспертами, получены разные выводы.



Рис. 1. Типовое тросовое запорно-пломбировочное устройство

В частности, в отношении ЗПУ «ОХРА-1» по результатам трех экспертиз даны следующие выводы.

1. «Предметами, имеющимися в распоряжении экспертов и с квалификацией, которой обладают эксперты, вскрыть ЗПУ “ОХРА-1”, образцы которых были предоставлены на исследование, со стороны выходного отверстия без разрушения составляющих элементов в течение 60 минут не представляется возможным».

2. «Устойчивость ЗПУ к размыканию без разрушения (манипуляциями, воздействием специальными средствами и методами) составляющих его элементов в течение 60 минут не обеспечивается...».

3. «В навешенном состоянии, на имитаторе проушин вагонов и контейнеров, попытки вскрытия ЗПУ “ОХРА-1» со стороны выходного отверстия корпуса ЗПУ превысили 100 минут и с учетом положения ГОСТ 31281-2004 были прекращены. При жестко закрепленном корпусе в слесарных тисках ЗПУ “ОХРА-1» было вскрыто по истечении 65 минут».

Как видно из выводов, эксперты-трасологи испытывают затруднения при решении поставленной задачи, поскольку данная тематика не в полной мере изложена в методической литературе.

В настоящее время единственным источником, регламентирующим алгоритм экспертного исследования в данной области, являются ГОСТы [к примеру, ГОСТ 31282-2021. Межгосударственный стандарт. Устройства пломбировочные. Классификация; ГОСТ Р 52365-2019. Национальный стандарт. Устройства пломбировочные. Требования к методикам испытаний стойкости защитных свойств и устойчивости к несанкционированному вскрытию]. При этом следует обратить внимание, что специально разработанного ГОСТа для производства испытаний стойкости защитных свойств и устойчивости к несанкционированному вскрытию для тросовых ЗПУ нет [ГОСТ Р 53787-2010. Устройства пломбировочные. Методы испытаний силовых пломбировочных устройств стержневого типа на устойчивость к несанкционированному вскрытию. Общие требования].

Остановимся на важных аспектах традиционного трасологического исследования тросовых ЗПУ. Оно включает в себя следующие этапы.

1. Идентификация устройства: эксперт проверяет, является ли устройство тросовым ЗПУ, и определяет его тип и модель, проверяет, соответствует ли серийный номер или код на корпусе тому, что указан в документации.

2. Анализ корпуса: эксперт исследует корпус устройства на предмет наличия следов взлома, изменения или повреждения. Исследует серийный номер в целях установления признаков возможного изменения маркировочных обозначений.

3. Анализ троса: эксперт исследует трос на предмет наличия следов взлома, изменения или повреждения. Он также проверяет, соответствует ли трос устройству и не был ли он заменен.

4. Разборка (распиливание) корпуса ЗПУ. Анализ следов во внутренних полостях: эксперт обнаруживает следы, которые могут указывать на то, что устройство было вскрыто или подвергалось манипуляционным воздействиям. Это могут быть следы слесарных или специальных инструментов, отпечатки пальцев, следы наслоения лакокрасочного покрытия, прочих смазывающих веществ т.д.

5. Заключение: на основе результатов исследования эксперт делает вывод о подлинности, целостности ЗПУ или о факте несанкционированного воздействия на пломбу и как следствие ее вскрытия.

Следует отметить, что при решении диагностических вопросов, например, имеются ли следы манипуляционного несанкционированного воздействия, если да, то было ли вскрыто (взломано) исследуемое ЗПУ, экспериментальная часть является факультативной стадией. В экспертной практике данная стадия осуществляется редко и при наличии соответствующих промышленных образцов.

Противоположная ситуация возникает при решении вопроса, связанного с анализом устойчивости исследуемых ЗПУ к несанкционированному (криминальному) вскрытию. Эксперимент, как практико-содержательная часть экспертизы, составляет основу всего трасологического исследования.

При этом в криминалистической литературе особенности производства экспертных экспериментов при решении вышеуказанного вопроса не раскрыты.

В какой-то мере данный вопрос раскрыт в ГОСТ Р 52365-2019, который предусматривает проведение следующих экспериментов.

1. *Испытания по определению устойчивости пломбировочных устройств (далее — ПУ) к неразрушающему несанкционированному вскрытию:*

— манипуляционные воздействия на запирающий механизм ПУ зондами и щупами через естественные отверстия и технологические зазоры;

— применение манипуляторов ударного и вибрационного воздействия;

— воздействия на запирающий (фиксирующий) механизм ПУ нештатными нагрузками (импульсные, скручивающие, растягивающие, сжимающие и в различных сочетаниях);

— манипуляционные воздействия, указанные выше, с предварительным введением внутрь ПУ специальных предметов, блокирующих элементы запирающего механизма;

— манипуляционные воздействия, указанные выше, с предварительным введением внутрь ПУ смазывающих веществ, химических реагентов или соединений, меняющих свойства материалов конструкции, но не изменяющих ее целостности (изменение структуры материала, коэффициент трения, коэффициент линейного расширения, вызывающие упругие деформации деталей и т.п.);

— манипуляционные воздействия, указанные выше, в сочетании с температурным воздействием на ПУ или его элементы (нагрев, охлаждение, термоциклирование);

— применение различных комбинаций вышеуказанных методов.

2. *Испытания по определению устойчивости ПУ к несанкционированному вскрытию с частичным малозаметным нарушением конструкции (защитной оболочки, запирающего механизма) и последующей маскировкой следов воздействия:*

— вскрытие ПУ с использованием малых отверстий и щелей, образованных искусственно на поверхности защитной оболочки с последующим ее восстановлением и маскировкой следов воздействия;

— вскрытие ПУ с силовым разъединением отдельных частей ПУ в местах сварки, завальцовки, постановки заклепок и других с последующим восстановлением внешнего вида и маскировкой следов воздействия;

— вскрытие ПУ с малозаметным изменением формы и размеров корпуса (оболочки) и/или отдельных деталей в сочетаниях с методами по не разрушающему вскрытию;

— манипуляционные воздействия, указанные выше, с предварительным введением внутрь ПУ химических реагентов или соединений, существенно меняющих свойства материалов конструкции, приводящие к частичному нарушению элементов конструкции (снижению прочности, устойчивости и упругости элементов конструкции, пластическим деформациям и разрушению деталей и т.п.);

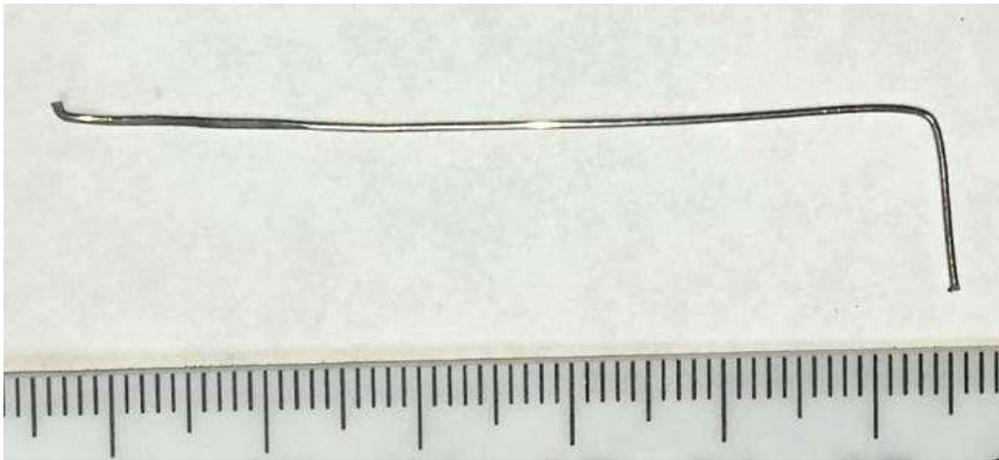
— применение различных комбинаций вышеуказанных методов.

Оценивая действующие положения вышеуказанного ГОСТ, следует констатировать, что в нем фактически перечислены типовые способы несанкционированного криминального воздействия на ЗПУ и механизм запираения.

Имеются и другие алгоритмы, и параметры оценки устойчивости ПУ к несанкционированным воздействиям, в частности индикаторных пломб. Так, в ГОСТ Р 53888-2010 «Национальный стандарт Российской Федерации. Устройства пломбировочные. Методы испытаний индикаторных пломбировочных устройств на устойчивость к несанкционированному вскрытию. Общие требования» описываются методы испытаний на устойчивость к вскрытию через конструктивные зазоры: в зазор между корпусом пломбы индикаторной и блокирующим элементом вставляют различные предметы, слесарные инструменты и приспособления, выбранные при диагностическом исследовании, и перемещают их до касания с фиксирующими элементами механизма запираения, отделяя их от конструктивных элементов (канавок, пазов, отверстий) блокирующего элемента. Блокирующий элемент в данном положении вытягивают из корпуса в направлении, обратном запираению. [В качестве предметов используют различные бытовые предметы (иглы, шило, гвозди, ножницы, пинцеты и т.п.), конструкционные материалы (провода, лента, фольга), слесарные инструменты и приспособления. Допускается доработка предметов, материалов и инструментов применительно к особенностям конструкции индикаторной пломбы.]

Соглашаясь с положениями (алгоритмом) исследования ЗПУ, изложенными в вышеуказанных ГОСТ, следует констатировать, что есть вопросы, которые следует уточнить и критически проанализировать.

1. В ГОСТ и соответственно в алгоритме исследования, не прописаны требования, предъявляемые к инструментам, т.е. не разработаны понятия и требования к конструкции так называемых зондов и щупов (рис. 2), их жесткость, твердость стали, размерные параметры и т.д., а также к слесарным инструментам, которые необходимо задействовать при вскрытии ПУ.



a



б

Рис. 2. Зонд (б) и щупы (а), используемые при производстве экспертных экспериментов

2. Кроме того, не регламентирован вопрос о том, что входит в нормоминуты, в течение которого ПУ должны быть устойчивы к несанкционированному вскрытию. Не указана рекомендуемая последовательность проведения испытания (действий); одному эксперту, или нескольким экспертам возможно осуществлять манипуляции и пр. Очевидно, что эти условия сокращают время несанкционированного вскрытия исследуемых ПУ.

Принимая во внимание вышеперечисленные аспекты экспертного исследования ЗПУ, мы предлагаем разработать ГОСТ для методов испытаний силовых ПУ канатного (тросового) типа на устойчивость к несанкционированному вскрытию и ввести в него следующие положения.

1. Разработать понятие и регламентировать конструктивные характеристики таких «отмычек», как щуп и зонд или специальных приспособлений.

2. Регламентировать понятие «нормоминута» — количество времени, в течение которого ЗПУ может быть вскрыто при несанкционированном воздействии, которое должно включить в себя:

— время, потраченное на подборку и последующую доработку инструментов для вскрытия, материалов и приспособлений, необходимых для несанкционированного вскрытия; [Как правило в качестве предметов используют различные щупы-крючки, изготовленные из твердосплавного материала диаметром от 0,4 до 0,6 мм, «Г»-образной формы длиной до 10 см, а также различные щупы и слесарные инструменты и приспособления. Допускается доработка предметов, материалов и инструментов применительно к особенностям конструкции.]

— время, затраченное испытателем на выполнение действий по вскрытию; время на контроль и измерение параметров ЗПУ в процессе испытаний;

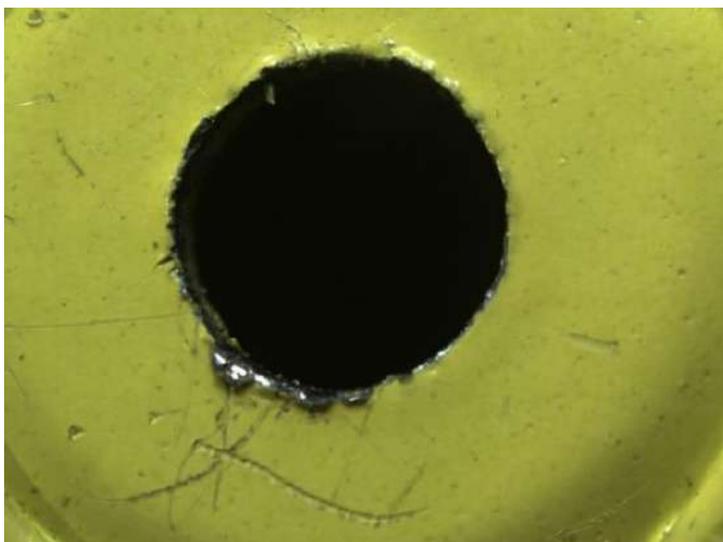
— предварительная подготовка испытателя (многократные манипуляции несанкционированного вскрытия и запираания ЗПУ, демонтаж конструкции исследуемого ЗПУ), по нашему мнению, не допускается (рис. 3).



Рис. 3. Предварительные манипуляции с исследуемой пломбой

3. Для объективной оценки действий испытателей в процессе экспертного эксперимента мы предлагаем участие статиста, контролирующего ход эксперимента.

Следует обратить внимание, что теоретически возможно вскрыть практически любую силовую пломбу (ЗПУ) или контрольную пломбу. Все зависит от оснащённости лаборатории и опыта эксперта. Однако ключевым критерием объективного вывода о возможности несанкционированного вскрытия исследуемой пломбы в определенное время (нормоминуты) является отсутствие визуально контролируемых следов (признаков) манипуляционного воздействия на исследуемую пломбу (рис. 4).



а



б

Рис. 4. Следы несанкционированного воздействия в области выходного и входного отверстий: *а* — от манипуляций щупами; *б* — от ударного действия

Напомним, что согласно положениям ГОСТ Р 53787-2010 к видимым следам воздействия относят:

- а) наличие деформаций, трещин и царапин на корпусе и стержне ЗПУ, схожих со следами от зажимных устройств;
- б) наличие следов посторонних веществ в отверстии корпуса;
- в) нарушение целостности и изменение цвета покрытия и (или) пластмассовой оболочки;
- г) нарушения маркировки, обусловленные воздействиями, определенными методами испытаний.

Применительно к тросовым ЗПУ к видимым следам, по нашему мнению, следует отнести также:

- обрыв двух и более нитей каната, наличие на канате вмятин в виде плоскостей, полусфер и продольных борозд, неравномерность свивки прядей каната, нарушение или нестандартный вид завольцовки концевика каната (рис. 5);



a



б

Рис. 5. А — состояние завольцовки силиковой пломбы; б — обрыв двух и более нитей каната силовой пломбы

- отсутствие подвижности деталей, перемещение которых предусмотрено конструкцией ЗПУ;
- подвижность деталей, перемещение которых не предусмотрено конструкцией ЗПУ;
- увеличенный размер петли каната на опломбированном объекте.

В заключении отметим, что закономерным следствием изложенного в статье является необходимость разработки трасологической методики определения устойчивости пломбировочных устройств к несанкционированному вскрытию, адаптированной к целям, задачам и методологии данного рода исследования.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Научная статья
УДК 343

Незаконный оборот оружия как угроза национальной безопасности

Троицкий Александр Олегович,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. Статья посвящена исследованию проблемы незаконного оборота оружия как одной из ключевых угроз национальной безопасности. В статье рассматривается сущность и масштабы данного явления, его взаимосвязь с террористической деятельностью, организованной преступностью и региональной нестабильностью. Отдельное внимание уделяется анализу факторов, способствующих увеличению нелегального оборота оружия, таких как правовые пробелы, международная контрабанда. В статье приводится статистика, подтверждающая рост случаев использования нелегального оружия, что актуализирует необходимость эффективных мер противодействия. Исследование акцентирует внимание на том, что борьба с нелегальным оборотом оружия требует системного и многогранного подхода, направленного на защиту национальных интересов и обеспечение общественной безопасности.

Ключевые слова: незаконный оборот оружия; национальная безопасность; анализ факторов преступности; оборот оружия на транспорте; контрабанда оружия.

Illegal arms trafficking as a threat to national security

Aleksandr OI. Troitsky,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper is devoted to the study of the problem of illegal arms trafficking as one of the key threats to national security. The paper has studied the nature and scale of this phenomenon, its correlation with terrorist activity, organized crime and regional instability. Particular attention has been paid to the analysis of factors which increase illegal arms trafficking, such as legal gaps and international smuggling. The paper has presented the statistics confirming the growth of cases of illegal weapons use, which proves the necessity of effective countermeasures. The

study has highlighted that the fight against illegal weapons trafficking requires a systemic and multifaceted approach aimed at protecting national interests and ensuring public safety.

Keywords: illegal arms trafficking; national security; analysis of crime factors; arms trafficking in transport; arms smuggling.

Для цитирования: Троицкий А. О. Незаконный оборот оружия как угроза национальной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 89–94.

© Троицкий А. О., 2024

Нелегальный оборот оружия и боеприпасов по классификации ООН рассматривается как один из первостепенных видов транснациональной организованной преступности, наряду с такими деяниями, как террористические и экстремистские акты, захват судов и транспортных средств, торговля людьми и органами, незаконный оборот наркотиков, кражи объектов искусства и культурного наследия, нарушения в сфере интеллектуальной собственности, финансовое мошенничество, отмывание денежных средств, экологические правонарушения и киберпреступления [3].

Анализ правоприменительной практики позволяет утверждать, что незаконный оборот оружия представляет собой составляющую транснациональной криминальной деятельности, направленной на привлечение нелегальных материальных средств и имущества, легально циркулирующих на открытом рынке [5].

Согласно положениям Федерального закона от 13 декабря 1996 г. № 150-ФЗ «Об оружии» под оборотом оружия понимается совокупность действий с использованием оружия на территории России, включая производство, ношение, хранение, транспортировку, передачу, продажу, а также импорт и экспорт данных предметов.

Современные реалии показывают, что удельный вес преступлений в сфере незаконного оборота оружия занимает значительное место в общей структуре преступности. Например, за первые месяцы 2023 г. количество преступлений с использованием оружия увеличилось на 50% по сравнению с тем же периодом 2022 г. [URL: <https://ria.ru/20230304/oruzhie-1855785581.html> (дата обращения: 5 ноября 2024 г.)].

Рост указанного показателя можно объяснить влиянием ряда факторов, таких как нестабильность политической обстановки, как внутри страны, так и на международной арене, и увеличением масштабов контрабанды огнестрельного оружия и боеприпасов. Данное явление создает угрозы для личности, общества и государства, что дает нам право называть ее серьезной угрозой для национальной безопасности. Так, в соответствии с положениями Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400, одной из первостепенных задач государственной политики является выявление, предупреждение и пресечение преступной деятельности, связанной с незаконным оборотом оружия. Аналогичным образом

Основы государственной пограничной политики, принятые Указом Президента РФ от 25 апреля 2018 г. № 174, определяют контрабанду вооружения, боеприпасов и взрывчатых веществ как значимую угрозу национальной и пограничной безопасности.

Нелегальный оборот оружия несет серьезные риски для стабильности и безопасности государства, порождая многогранные негативные последствия. Одним из значимых внутренних факторов, способствующих развитию террористических угроз в Российской Федерации, являются недостаточные усилия в борьбе с организованной преступностью, коррупцией и незаконным оборотом оружия, боеприпасов и взрывчатых материалов. Таким образом, обращение пристального внимания на модернизацию и создание новых мер по борьбе с такого рода преступлениями должно стать приоритетным направлением национальной политики в целях гарантирования безопасности граждан и государства в целом.

Согласно мнению О. В. Морозова, оборот оружия является катализатором и условием совершения множества других преступлений. Его незаконное использование многократно усиливает степень общественной опасности и облегчает совершение противоправных деяний. Применение оружия при межэтнических конфликтах и военных операциях усугубляет международную напряженность, повышает уровень преступности и дестабилизирует внутривнутриполитическую ситуацию в государстве [1].

Я. М. Погадаева и В. М. Шеншин подчеркивают, что правонарушения в области незаконного оборота оружия представляют серьезную угрозу национальной безопасности и отличаются своей высокой степенью общественной опасности. Такие преступления имеют комплексный характер, затрагивая не только жизнь и здоровье граждан, но и имущество, общественный порядок, инфраструктуру и социальные институты [2].

Законодательство различных стран мира традиционно уделяет особое внимание борьбе с незаконным оборотом оружия. Например, Уголовный кодекс Франции классифицирует деяния, связанные с изготовлением, хранением, производством или продажей оружия, как акты терроризма. В Германии наличие оружия у преступника увеличивает степень его ответственности. В Уголовном кодексе Беларуси (ст. 294) кража огнестрельного оружия, его компонентов, боеприпасов или взрывных веществ предполагает наказание в виде лишения свободы на срок до семи лет с возможной конфискацией имущества.

Незаконное поступление оружия в нелегальный оборот может происходить через множество каналов, таких как контрабанда, вывоз оружия с территорий боевых действий (например, из зоны специальной военной операции или других горячих точек), незаконное производство, хищение, нелегальная покупка и добыча оружия «черными копателями» в местах сражений времен Великой Отечественной войны.

Ключевой проблемой на сегодняшний день является незаконный оборот оружия, осуществляемый через сеть Интернет. Генеральная прокуратура РФ отмечает, что обезличенный сбыт оружия в защищенных сетях получает все большее распространение. Преступники используют шифрование данных, инструменты анонимизации и криптовалютные платежи, что усложняет выявление и пресечение таких правонарушений [URL: <https://www.interfax.ru/russia/926858html> (дата обращения: 5 ноября 2024 г.)].

Современный поток нелегального оружия в первую очередь поступает с территорий боевых действий. Основные маршруты перемещения начинаются с Ростовской области и ведут дальше в республики Северного Кавказа. Одной из альтернатив является трафик через Запорожскую область в Крым, а затем в Кавказский регион, откуда оружие распределяется конечным потребителям. Эти схемы включают сложные организованные группы с четким распределением ролей участников. Для обхода блокпостов стрелковое оружие часто транспортируется в разобранном виде.

Средства массовой информации регулярно сообщают о фактах раскрытия преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия. Так, сотрудники ФСБ России пресекли работу подпольных мастерских по изготовлению и модификации оружия в 38 регионах страны, включая Москву, Санкт-Петербург, а также республики Дагестан, Ингушетия, Татарстан и другие субъекты. В Брянской области в ноябре 2024 г. за двое суток было выявлено 12 случаев незаконного оборота оружия, по трем фактам были возбуждены уголовные дела.

В республике Коми с 19 по 21 ноября 2024 г. правоохранительные органы зафиксировали 19 случаев незаконного перемещения огнестрельного оружия. В Воронежской области в том же месяце сотрудники Росгвардии изъяли почти 30 единиц нелегального оружия, ранее здесь была обнаружена и ликвидирована подпольная оружейная мастерская [URL: <https://pg11.ru/news/118761> (дата обращения: 5 ноября 2024 г.)].

Таким образом, незаконный оборот оружия остается одной из наиболее актуальных проблем, угрожающих общественной безопасности, требующей комплексного и системного подхода для ее устранения.

Эксперты в области противодействия незаконному обороту оружия полагают, что ключевыми факторами, определяющими текущее положение дел, являются недостатки законодательной базы, усугубляемые судебной практикой, в рамках которой потенциал санкций, предусмотренных Уголовным кодексом Российской Федерации, остается реализованным не в полной мере. Вторая значимая причина заключается в ограниченном охвате норм Федерального закона «Об оружии», регулирующего исключительно оборот гражданского, служебного, а также боевого ручного стрелкового и холодного оружия на территории страны. Тогда как вопросы, касающиеся оборота оружия, боеприпасов и элементов военной техники, находящихся на вооружении Вооруженных Сил РФ и других силовых структур, регулируются исключительно военным законодательством и подзаконными актами федеральных органов [2].

Это обстоятельство указывает на необходимость дальнейшего совершенствования нормативно-правового регулирования. Прежде всего требуется разработка адекватных профилактических мер, направленных на сокращение случаев хищения оружия, а также усиление кадровой и технологической составляющих систем обеспечения охраны указанных объектов. При этом обязательным должно стать приведение данных мероприятий в соответствие с актуальными положениями федерального законодательства.

Не вызывает сомнений, что российское законодательство в данной области требует реформирования. Особую значимость приобретает проведение всесторонних исследований, направленных не только на изучение последствий противоправной деятельности, связанной с незаконным оборотом оружия, но и на

выявление социальных, экономических и институциональных причин, ее стимулирующих. К числу рекомендованных мер можно отнести мониторинг данных об обороте оружия, совершенствование механизмов юридической ответственности, интенсификацию межведомственного взаимодействия на всех уровнях власти, а также реализацию специальных программ в регионах с высокой криминогенной активностью в этой сфере.

Для обеспечения национальной безопасности необходимо разработать эффективные принципы сотрудничества с приграничными государствами, что позволит пресечь каналы нелегального ввоза оружия и его нелегальное распространение на территории страны. Помимо этого, важно учитывать роль превентивных мер: реализация долгосрочных программ социально-экономического обеспечения граждан, усиление институциональной роли государства как гаранта безопасности, а также установление международных соглашений в целях информационного обмена и координации усилий [2].

На основании проведенного анализа можно сделать несколько существенных выводов. Незаконный оборот оружия представляет собой закрытую и трудно выявляемую сферу преступной деятельности, что осложняет достоверность статистических данных и демонстрирует невысокую долю таких преступлений среди общего уровня зарегистрированной преступности. В то же время актуальность разработки эффективных мер борьбы с нелегальным оборотом оружия неоспорима как для Российской Федерации, так и для международного сообщества в целом.

Для достижения целей эффективного контроля за данным явлением правоохранительные органы должны на регулярной основе осуществлять мониторинг незаконного происхождения оружия. Это позволит установить механизмы взаимодействия для раскрытия преступлений и привлечения виновных к ответственности. Без систематического подхода страны не смогут полностью перекрыть потоки незаконного оборота оружия и предотвратить дальнейшее распространение преступных сетей.

Источники

1. Морозова, О. В. Преступность в сфере незаконного оборота оружия / О. В. Морозова // Юрист. — 2017. — № 24. — С. 42—46.
2. Погадаева, Я. М. Преступления в сфере незаконного оборота оружия (статья 222 Уголовного кодекса Российской Федерации) как угроза национальной безопасности России / Я. М. Погадаева, В. М. Шеншин // Право в Вооруженных Силах. — 2022. — № 7. — С. 90—93.
3. Абдулазизов, М. К. Международно-правовое противодействие транснациональной организованной преступности в сфере легализации криминального капитала / М. К. Абдулазизов // Международное публичное и частное право. — 2023. — № 4. — С. 14—17.
4. Ермолович, Я. Н. Судебная практика по делам о хищении, вымогательстве и незаконном обороте оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и взрывных устройств (научно-практический комментарий к постановлению Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 11 июня 2019 года № 15) / Я. Н. Ермолович // Право в Вооруженных Силах. — 2019. — № 9. — С. 47—59.
5. Салчак, А. О. Незаконный оборот оружия как социально-опасное явление / А. О. Салчак // Студенческие научные исследования : сборник статей XIX Международной научно-практической конференции, Пенза, 12 января 2024 года. — Пенза : Наука и Просвещение (ИП Гуляев Г. Ю.), 2024.

References

1. Morozova, O. V. Prestupnost' v sfere nezakonnogo oborota oruzhiya [Crime in the Sphere of Illegal Arms Trafficking] / O. V. Morozova // Yurist. — 2017. — № 24. — S. 42—46.
2. Pogadayeva, YA. M. Prestupleniya v sfere nezakonnogo oborota oruzhiya (stat'ya 222 Ugolovno kodeksa Rossiyskoy Federatsii) kak ugroza natsional'noy bezopasnosti Rossii [Crimes in the Sphere of Illegal Arms Trafficking (Article 222 of the Criminal Code of the Russian Federation) as a Threat to Russia's National Security] / YA. M. Pogadayeva, V. M. Shenshin // Pravo v Vooruzhennykh Silakh. — 2022. — № 7. — S. 90—93.
3. Abdulazizov, M. K. Mezhdunarodno-pravovoye protivodeystviye transnatsional'noy organizovannoy prestupnosti v sfere legalizatsii kriminal'nogo kapitala [International Legal Counteraction to Transnational Organized Crime in the Sphere of Legalization of Criminal Capital] / M. K. Abdulazizov // Mezhdunarodnoye publichnoye i chastnoye pravo. — 2023. — № 4. — S. 14—17.
4. Yermolovich, YA. N. Sudebnaya praktika po delam o khishchenii, vymogatel'stve i nezakonnom oborote oruzhiya, boyepripasov, vzryvchatykh veshchestv i vzryvnykh ustroystv (nauchno-prakticheskiy kommentariy k postanovleniyu Plenuma Verkhovnogo Suda Rossiyskoy Federatsii ot 11 iyunya 2019 goda № 15) [Judicial practice in cases of theft, extortion and illegal trafficking of weapons, ammunition, explosives and explosive devices (scientific and practical commentary on the resolution of the Plenum of the Supreme Court of the Russian Federation of June 11, 2019, No. 15)] / YA. N. Yermolovich // Pravo v Vooruzhennykh Silakh. — 2019. — № 9. — S. 47—59.
5. Salchak, A. O. Nezakonnyy oborot oruzhiya kak sotsial'no-opasnoye yavleniye [Illegal arms trafficking as a socially dangerous phenomenon] / A. O. Salchak // Studencheskiye nauchnyye issledovaniya : sbornik statey XIX Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, Penza, 12 yanvarya 2024 goda. — Penza : Nauka i Prosveshcheniye (IP Gulyayev G. YU.), 2024.

**ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА
И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY**

Научная статья
УДК 656.2:658.012.12

**Холдинг как способ организации хозяйственной
деятельности на железнодорожном транспорте:
соотношение публичного и частного интереса**

Борисова Светлана Валентиновна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Семичева Анастасия Сергеевна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российская академия народного хозяйства и государственной
службы при Президенте Российской Федерации,
Москва, Россия

Химич Татьяна Михайловна,
кандидат исторических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. Приватизация имущества российского транспорта, разделение функций государственного регулирования и управления хозяйственной деятельностью предопределили новое направление частного правового регулирования хозяйства на транспорте. В статье отмечается, что наиболее востребованными оказались созданные на каждом виде транспорта неправосубъектные предпринимательские и иные объединения, различающиеся по способу внутренней организации и статусу управляющих ими хозяйствующих субъектов, за которыми стоит фигура государства, реализующая посредством частного правового инструментария публичные функции в организации их хозяйственной деятельности. Участие в них публично-правовых образований не снизило, а увеличило проблемный характер их правовой регламентации, неся с собой новый подход как к пониманию публичного и частного интереса в системе их функционирования, так и к актуализации проблемы соотношения частного и публичного права в механизме правового

го регулирования. По мнению авторов, в современной науке отсутствует должное теоретическое осмысление целей и способов участия государства в указанных отношениях в контексте новейшего соотношения публичного и частного интереса на транспорте. Авторы на основе анализа холдинга на железнодорожном транспорте приходят к выводу, что нормативная модель их функционирования в отсутствие общего закона формируется в локальном нормотворчестве компаний с государственным участием, становясь «локомотивом» процесса выработки цивилистического инструментария в области регулирования отношений с участием объединений лиц под контролем государства в России. Авторами даны рекомендации в области совершенствования корпоративного управления в холдинге на железнодорожном транспорте.

Ключевые слова: объединения на транспорте; публичный и частный интерес; локальное нормотворчество; корпоративное управление; управление холдингом; хозяйственное управление; конвергенция публичного и частного права на транспорте.

Holding as the way to organize business activities in railway transport: the correlation between public and private interests

Svetlana V. Borisova,

Candidate of Law, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Anastasiya S. Semicheva,

Candidate of Law, Associate Professor,
Russian Presidential Academy of National Economy
and Public Administration (RANEPA),
Moscow, Russia

Tatiana M. Khimich,

Candidate of Law, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. Privatization of the property of Russian transport, separation of functions of state regulation and management of economic activity predetermined a new direction of private law regulation of economic activity in transport. The current paper has established that the non-legal entrepreneurial and other associations established in each mode of transport, which differ in the method of internal organization and the status of the economic entities managing them, behind which stands the figure of the state, realizing public functions in the organization of their economic ac-

tivity by means of private law instruments, turned to be the most popular ones. The participation of public-law entities in them did not reduce, but increased the problematic nature of their legal regulation, bringing with it a new approach both to understanding public and private interests in the system of their functioning, and to actualizing the problem of the correlation between private and public law in the mechanism of legal regulation. According to the authors, modern science lacks proper theoretical understanding of the goals and methods of state participation in these relations in the context of the latest correlation between public and private interests in transport. According to the analysis of a holding company in railway transport, there has been concluded that the normative model of their functioning in the absence of a general law is formed in the local law-making of companies with state participation, becoming the "locomotive" of the process of developing civilistic instruments in the field of regulating relations with the participation of associations of people under state control in Russia. There have been given recommendations to improve corporate management in a holding company in railway transport.

Keywords: associations in transport; public and private interest; local law-making; corporate management; holding management; economic management; convergence of public and private law in transport.

Для цитирования: Борисова С. В., Семичева А. С., Химич Т. М. Холдинг как способ организации хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте: соотношение публичного и частного интереса // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 95–112.

© Борисова С. В., Семичева А. С., Химич Т. М., 2024

Правовое регулирование холдингов в России имеет фрагментарный характер, поэтому исследование их правового положения продолжает оставаться актуальным. Прошел незначительный период времени с момента восстановления в России рыночных отношений и легализации предпринимательства, когда российским правом были заимствованы (преимущественно из континентального права в силу принадлежности к одной правовой семье) организационно-правовые формы предприятий.

Анализ современной хозяйственной практики на транспорте свидетельствует о том, что, реализуя частноправовые возможности (право на объединение, право на учреждение юридических лиц и пр.), публично-правовые образования стали создавать холдинговые и иные неправосубъектные объединения в сфере транспорта в целях организации хозяйственной деятельности с концентрацией ресурсов общенационального характера: имущественных, финансовых и людских. Однако правовое положение и механизм их должной законодательной регламентации на федеральном уровне остается «*terra Incognita*» современной российской цивилистики, ограничиваясь лишь уровнем локального нормотворчества, например, уставами транспортных корпораций, локальными актами в области корпоративного управления и пр.

На каждом виде транспорта создана уникальная, не имеющая аналогов в хозяйственной практике России, инновационная модель управления в форме не-

правосубъектных объединений (групп лиц) во главе с хозяйствующими субъектами различной организационно-правовой формы: ОАО «РЖД», ПАО «Аэрофлот», ПАО «Газпром», государственная корпорация «Роскосмос», государственная компания «Автомобильные дороги» и пр. Объединяет их то, что основным (или единственным) участником (учредителем) их является государство. Реализуя собственную гражданскую правосубъектность через частноправовой инструментарий, публичная власть трансформируется в хозяйственную. Распространяя ее на значительную территорию и масштабное по количеству число хозяйствующих субъектов, управляемые объединениями лица (статус их различен) приобрели функцию органа управления с публичными функциями, например, через механизм локального нормотворчества ОАО «РЖД» как «компания одного лица» осуществляет управление холдингом в целом.

Управляющее воздействие государства на группу лиц хозяйствующих субъектов на транспорте через механизм их волеизъявления и механизм локального нормотворчества возродило дискуссию о новом соотношении публичного и частного интереса и формировании нового направления нормативно-правового регулирования транспортной отрасли [1]. Как справедливо отмечал Ю. А. Тихомиров, главное в соотношении публичного и частного права заключается в сочетании методов публично-правового и частноправового регулирования, гибком изменении их соотношения с учетом меняющихся ситуаций в соответствующих сферах общественных отношений [2].

С целью предупреждения конфликтности и коллизии правовых норм в сфере хозяйствования на транспорте назрела необходимость осознания и формирования сбалансированной теоретической модели правовой организации указанной сферы на основе новейшей юридической методологии научного познания объективной действительности — конвергенции частного и публичного права. Конвергенция публичного и частного права не только сыграет важную методологическую и инструментальную роль в осознании современной роли и способах участия государства в организации механизма хозяйствования на транспорте, но и обеспечит динамическую стабильность внутренней организационной структуры объединений хозяйствующих субъектов с участием государства на основе упорядочения субординационных и координационных связей. Так, справедливо указывается на необходимость совершенствования механизмов управления холдингов с целью оптимального управленческого учета происходящих в нем процессов перераспределения и накопления финансовых, трудовых и материальных ресурсов [3], организации бухгалтерского учета на принципах организационной и функциональной централизации в холдинговой компании [4]. При этом эффективная модель управления холдингом обеспечит не только функциональное единство холдинга в целом, но и стабильность существования каждого участника. Вопросы выгод и преимуществ участия в объединениях уже изучены. Как обоснованно отмечается в литературе, фирмы, входящие в их состав, извлекают выгоду из внутренних рынков капитала [5]. Вопросы правовой регламентации создания и деятельности таких объединений (конгломератов, холдингов и пр.), в том числе в транспортной сфере, являются одинаково актуальными как в российской хозяйственной практике, так и практике зарубежных стран.

Современная ситуация на транспорте отражает мировую тенденцию в области сближения как частного и публичного права, так и мировых правовых систем в целом, что порождает практику заимствования тех или иных институтов из различных правовых систем. Важным в связи с этим является предостережение Е. А. Суханова о том, что в результате привнесения институтов и понятий иных правовых систем в российскую правовую действительность пренебрегаются не только особенности их юридического содержания и культурно-исторические корни, но и современная систематика. Речь идет, например, о публичных корпорациях и публичных компаниях, организующих хозяйственную деятельность на автомобильном и космическом транспорте [6]. О разумном подходе к реформам транспорта предупреждает Е. Грушевская. Так, отмечая сильную зависимость реформ от институциональной эволюции, автор отмечает, что хотя разработанная реформа железнодорожного транспорта является важным шагом вперед, она не меняет фундаментально принципы управления и регулирования [7].

Изучение указанных выше тенденций в рамках настоящей статьи предпринято в отношении холдинга на железнодорожном транспорте ввиду активности нормотворческой деятельности холдинговой компании ОАО «РЖД» и, соответственно, масштабности эмпирической базы исследования.

Вдохновляющей идеей исследования теоретической модели управления на транспорте сквозь призму конвергенции публичного и частного права послужили труды видных российских ученых: М. М. Агаркова, Ю. С. Гамбарова, О. С. Йоффе, С. А. Муромцева, В. С. Несесянца, И. С. Перетерского, Г. Ф. Шершеневича, С. С. Алексеева,

В. К. Андреева, И. В. Дойникова, Е. А. Суханова, Ю. А. Тихомирова и др.

Особую благодарность выражаем заслуженному юристу РФ, профессору, доктору юридических наук Николаю Михайловичу Коршунову за многолетний опыт в области исследования теоретических проблем конвергенции публичного и частного права, завершившийся изданием работы «Конвергенция публичного и частного права: проблемы теории и практики». Указанный труд отразил личный интерес авторов к данной теории и использование ее концептуальных положений в ходе изучения правовой природы управленческих отношений на транспорте.

Методологическую основу исследования составили общие и частные методы научного познания окружающей действительности: системный, логический, формально-юридический, сравнительно-правовой методы, анализ, синтез, дедукция и т.п.

На основе общенаучного диалектического метода исследуется объективно существующее в правовой системе Российского государства правовое явление неправосубъектных холдинговых и иных структур на транспорте. Основываясь на методе дедуктивного умозаключения, авторами исследован холдинг на железнодорожном транспорте.

В качестве базовой методологической основы исследования организационных структур на транспорте использована классическая теория организации. Основываясь на тезисе об организующем эффекте поведения людей в любой сфере, актуализируется потребность в формировании оптимальной правовой

модели функционирования особых объединений на транспорте с участием государства. Справедливо замечание российского ученого Б. З. Мильнера, что создание принципиально новых организационных структур и адаптирование их к условиям рыночных отношений невозможно вне фундаментальных исследований теории организации [8]. Зарубежные исследователи поведения фирм в условиях конкурентной среды Н. Хана и С. Тайс отмечают, что именно та или иная форма организации хозяйствующих субъектов влияет на конкуренцию на товарном рынке, предопределяя их поведение и обеспечивая преимуществами [9].

Понятия и категории науки управления легли в основу исследования организационно-правовых моделей управления на транспорте. Сравнительно-правовой метод позволил провести их дифференциацию. А. Василиос и В. Профиллидис, исследуя вопросы управления железнодорожными перевозками, справедливо указывали, что лишь эффективная организация всех компонентов железнодорожной системы позволит достичь наилучшего результата, т.е. более высокого уровня перевозок и доходов при минимально возможных затратах [10].

На основе логических операций с понятиями осуществлено разграничение понятий управления холдингом и корпоративного управления в холдинге по объектам воздействия, целям и механизму осуществления.

Исторический метод показал генезис становления и развития российского законодательства о холдингах. В частности, на основе фундаментального учения И. Т. Тарасова об акционерных компаниях сделан вывод о попытках в истории российского права исследовать особенности правового положения акционерных компаний, имеющих общественно-государственное значение, их права и обязанности, отношение к государству [11].

Исследование механизма конвергенции публичного и частного права на транспорте основано на синтезе публичных и частных интересов, их выявления и новой конфигурации соотношения. Историческую преемственность в вопросе исследования конвергенции публичного и частного права обеспечили труды: С. С. Алексеев, О. Д. Третьякова, В. С. Нерсисянц и др. [12]

С использованием индуктивного умозаключения сделан вывод об обобщении наработанного практикой соответствующего инструментария на отдельных видах транспорта для создания единой нормативной модели функционирования неправосубъектных объединений с участием государства на транспорте. По справедливому мнению Н. М. Коршунова, базовыми критериями соотношения и сочетания публично-правового и частноправового регулирования, определяющими содержание и форму конвергенции публичного и частного права, являются общемировые стандарты и требования в области прав и свобод человека [13].

Предпосылки возникновения холдингов на транспорте

На основе акционерного общества создается большинство современных холдингов в России. Россия относится к тем государствам, которые переняли акционерную форму предпринимательской деятельности у промышленно развитых стран, а не создали ее самостоятельно. По мнению Н. Л. Дювернуа, старинные попытки определить особые свойства союзных правоотношений, отношений целого к частям, играли в истории западных союзных форм видную роль, благо-

даря которой современная юриспруденция пришла к тем важным научным результатам, которыми пользуется ныне на западе и юридическая школа, и законодательная и судебная практика [14]. Реформы акционерного законодательства предпринимались российским законодателем неоднократно еще в XIX в., но безуспешно.

В постсоветский период первые холдинги возникали в результате приватизации государственного и муниципального имущества в целях содействия кооперации предприятий-смежников и осуществления ими согласованной инвестиционной политики. Холдинги в России, в отличие от зарубежного права, никогда не имеют статуса правосубъектного образования, т.е. не являлись юридическими лицами.

Впервые понятие «холдинговая компания» упоминалось в значении группы лиц без прав юридического лица. Так, в Законе РФ от 3 июля 1991 г. № 1531-1 «О приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации» предусматривалось создание холдинговых компаний на основе предприятий, входящих в объединение (ассоциацию, концерн) или находящихся в ведении органов государственного управления и местной администрации для содействия кооперации предприятий — смежников. В 1992 г. вышло Временное Положение о холдинговых компаниях, создаваемых при преобразовании государственных предприятий в акционерные общества, утвержденное Указом Президента РФ от 16 ноября 1992 г. № 1392 (далее — Положение). В нем впервые было дано определение холдинговой компании, под которой понималось предприятие, независимо от его организационно-правовой формы, в состав активов которого входили контрольные пакеты акций других предприятий (п. 1.1 Положения). Оно распространялось на холдинговые компании с долей государственной собственности на момент их создания более 25%. Холдинговые компании и их дочерние предприятия создавались в форме акционерных обществ открытого типа. Напомним, что в тот период действовал Закон РСФСР от 25 декабря 1990 г. № 445-1 «О предприятиях и предпринимательской деятельности», в котором понятие предприятия было тождественным понятию юридического лица, а к организационно-правовым формам предприятий относились: государственные и муниципальные предприятия, товарищество с ограниченной ответственностью, акционерные общества и пр.

Таким образом, первые холдинги представляли собой неправосубъектную группу во главе с предприятием в форме акционерного общества открытого типа, объединяющую дочерние предприятия в аналогичной форме. Первая современная попытка дать легальное определение холдингам предпринята в специальном законе о банках и банковской деятельности. В нем появилось упоминание о банковских холдингах и группах лиц в банковской сфере. Ими признаются не являющиеся юридическими лицами объединения юридических лиц, отвечающие указанным в законе признакам (критериям).

Холдинговые и иные объединения юридических лиц на транспорте появились в результате разделения функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности в указанной сфере. Российская реформа отражала общеевропейскую тенденцию конца XX в., когда на едином рынке Европейского Союза были предприняты первые попытки разделения функций управления транспортной инфраструктурой и транспортными услугами с целью

создания условий для конкуренции на железнодорожном рынке [15]. Данное обстоятельство предопределило появление трех современных организационно-правовых моделей управления на транспорте: государственной, хозяйственной и корпоративной. С учетом новейших объективных реалий актуальным становится вопрос о новом соотношении публичного и частного права в указанных сферах, новом направлении правового регулирования транспортной сферы.

Государственное управление осуществляется на всех видах транспорта органами исполнительной власти государства в целях реализации его политики в указанной области посредством публично-правовых методов. Хозяйственное и корпоративное управление осуществляют холдинговые и иные компании на транспорте с участием государства, на отдельных видах транспорта, например, холдинговая компания ОАО «РЖД» («компания одного лица») в государственном холдинге на железнодорожном транспорте; холдинговая компания ПАО «Аэрофлот — российские авиалинии» на воздушном транспорте и пр. Возникающие при этом координационные и субординационные отношения регламентируются преимущественно частноправовыми средствами в актах федерального и локального нормотворчества.

Хозяйственное управление обеспечивает имущественную основу функционирования транспорта. Оно представляет собой упорядочивающее воздействие на процесс хозяйственной деятельности, осуществляемый хозяйствующими субъектами при заключении ими хозяйственных сделок с имуществом транспорта. Например, в Положении о Департаменте управления имуществом ОАО «РЖД», утвержденном приказом ОАО «РЖД» от 19 мая 2009 г. № 38, под управлением имуществом на железнодорожном транспорте понимается организация учета, регистрации, а также распоряжения имуществом. Стратегия управления интеллектуальной собственностью холдинга «РЖД», разработанная на период до 2025 года, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 13 мая 2019 г. № 861/р, обеспечивает системный подход в формировании надежной охраны интеллектуальной собственности, состоящей из комплекса мер: организационных, правовых, экономических и пр.

Вопросы корпоративного управления продолжают оставаться «белым пятном» современной цивилистики. До сих пор в законодательстве не выработано его легальное определение. Корпоративное управление на транспорте выходит за пределы отдельной корпорации, обеспечивая координацию внутриорганизационной деятельности как на уровне хозяйствующего субъекта на транспорте, так и их неправосубъектных объединений. Правовая природа корпоративного управления в объединениях на транспорте различна. Это предопределяется количественными и качественными характеристиками входящих в группу хозяйствующих субъектов, организационно-правовой формой управляющей организации (акционерное общество, публично-правовая компания, государственная корпорация), способом объединения, имущественной основой построения, наличием либо отсутствием отношений дочерности, механизмом внутреннего управления и пр. Учитывая разницу внутриорганизационной модели их построения понятия «корпоративное управление в объединениях» на транспорте и «корпоративное управление в группе лиц на дочерности» с точки зрения формальной логики можно рассматривать как общее и специальное. Первое, более широкое по содержанию, включает различные формы внутриорганизационной

кооперации хозяйствующих субъектов; второе может возникнуть в специальной группе лиц. Если правовая природа первых остается малоизученной, то правовым основанием возникновения объединений по принципу дочерности является ст. 67.3 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ). В ней говорится о группе хозяйственных обществ во главе с основной компанией в статусе хозяйственного товарищества или общества. Законодатель приводит неисчерпывающий перечень оснований влияния головного общества на деятельность участников группы: это может быть преобладающее участие в их уставном капитале, заключение специального соглашения и пр.

На железнодорожном транспорте создана модель вертикально-интегрированного объединения хозяйственных обществ, основанного на участии, во главе с «компанией одного лица» — ОАО «РЖД», единственным участником и учредителем которой является Российское государство. Такая модель во многом повторяет немецкую модель вертикально интегрированной (холдинговой) структуры, когда железнодорожная инфраструктура управляется и транспортные услуги предоставляются компаниями, входящими в единую группу компаний. Германия была одной из первых и лучше всего осуществила либерализацию железнодорожных перевозок и недискриминационный доступ к новым перевозчикам, что подтверждалось значительным количеством зарегистрированных железнодорожных компаний, оказывающих услуги по перевозке пассажиров и грузов [15].

Виды холдингов на транспорте

В зависимости от цели и сферы хозяйствования объединения подразделяются на горизонтальные и вертикальные. В горизонтальных объединениях, например, в авиационной промышленности Японии, независимая координирующая организация управляет всей системой, и управленческие передачи могут быть введены между бизнес-единицами, которые не имеют прямых связей в цепочке поставок, и координирующей организацией. В другой сфере, например, промышленности, сельском хозяйстве и транспорте используются модели вертикальной координации, в которой каждый из участников осуществляет различные виды деятельности, взаимодополняемые, обеспечивая хозяйственный цикл в полном объеме. Например, в Германии, Италии, Австрии и Франции используется структура холдинговой компании на железнодорожном транспорте, имеющая инфраструктурные и операционные подразделения в качестве операционных фирм. Причем управление железнодорожным транспортом Франции в 2015 г. от вертикально разделенной структуры трансформировалось в структуру холдинговой компании, чтобы улучшить обмен информацией и управление сетью. Тенденция перехода к холдинговой модели управления может стать одним из возможных вариантов балансирования эффективности и координации [16].

Современная реформа управления железнодорожным транспортом в Китае также основана на принципе вертикального разделения (*VS*), что не препятствует дискуссии о ее «жизнеспособности». Говоря о будущем железнодорожной отрасли в Китае, ряд исследователей говорят, что должна быть создана либо структура вертикальной интеграции, которая группирует собственность на инфраструктуру и операции (модель на основе *VS*), либо структура, которая отделяет собственность и управление (интегрированные сети) друг от друга (мо-

дель на основе *HS*) [17]. Таким образом, каждая из стран методом «проб и ошибок» пытается создать собственную управленческую модель на транспорте, безусловно, с учетом специфики исторического, геополитического, экономического развития.

С учетом многообразия организационно-правовых форм хозяйствующих субъектов, осуществляющих функции публичной организации хозяйственной сферы на транспорте в России, т.е. правового статуса управляющей компании, выделим следующие виды объединений.

А. Холдинговые объединения, возглавляемые едиными хозяйствующими субъектами в форме акционерных обществ с государственным участием (ОАО «РЖД», ПАО «Аэрофлот — российские авиалинии», ПАО «Газпром» и пр.). Они состоят из хозяйственных обществ — акционерных обществ и обществ с ограниченной ответственностью, например, на железнодорожном транспорте, воздушном транспорте, в нефтегазовой отрасли. Ввиду отсутствия в гражданском законодательстве единого понятия холдинга, локальные акты хозяйствующих субъектов восполняют данный пробел, переводя проблему от вопроса факта (*quaestio facti*) к вопросу права (*quaestio iuris*), хоть и локального. Так, под холдингом «РЖД» понимается группа юридических лиц, включающая в себя материнское общество — ОАО «РЖД» — и его дочерние общества, осуществляющие профильные виды деятельности, а также юридические лица, осуществляющие профильные виды деятельности, в которых дочерние общества ОАО «РЖД» сами выступают в качестве контролирующего акционера.

Процесс создания данных групп базируется на общих положениях гражданского законодательства, регулирующих деятельность хозяйственных обществ.

Б. Объединения во главе с унитарными организациями в форме государственных корпораций и компаний, учреждаемых государством (например, государственная компания «Автодор», государственная корпорация «Роскосмос»). Например, Государственной корпорации «Роскосмос» подведомственны государственные унитарные предприятия, учреждения и акционерные общества (ст. 3 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 215-ФЗ «О Государственной корпорации по космической деятельности “Роскосмос”»). «Роскосмос» осуществляет от имени Российской Федерации права акционера в отношении акционерных обществ, акции которых находятся в федеральной собственности и подлежат передаче корпорации в качестве имущественного взноса от 13 июля 2015 г. № 215-ФЗ или внесению в качестве вклада от 13 июля 2015 г. № 215-ФЗ в уставный капитал акционерных обществ корпорации. Процесс создания управляющих такими объединениями хозяйствующих субъектов напоминает, скорее, «административный» акт, облеченный в форму закона, издаваемого государством в отношении каждого такого субъекта.

Таким образом, государство в объединениях на транспорте может выступать в следующей роли: а) учредитель головных некоммерческих унитарных организаций; б) учредитель головных коммерческих корпораций (акционерных обществ); в) собственник акций головных хозяйственных обществ; г) собственник акций участников объединений. Как основной (или единственный) акционер либо учредитель основных хозяйствующих субъектов на транспорте через специальные механизмы оно приобретает возможность управлять группой лиц в целом. Каковы природа, цели и средства управляющего воздействия? Является

ли государство субъектом корпоративного управления, например, в холдинге на железнодорожном транспорте? Какова его роль и формы участия в управлении холдингом на железнодорожном транспорте? Ответ находится в плоскости двойственной правовой природы государства и системы интересов как правообразующего фактора, предопределяющего сущность конвергенции публичного и частного права в механизме правовой организации хозяйственной деятельности на транспорте.

Учитывая роль государства в формировании современных холдинговых и иных неправосубъектных объединений на транспорте, отметим, что исследование данного вопроса основано на положительном представлении о государстве как добре и благе, которое сформировали классики политической мысли. Аристотель указывал на государство как совершенный союз свободных людей, заключенный ради соблюдения права и общей пользы [18]. Здесь мы сознательно уходим от отождествления государства с пирамидальной структурой публично-властных отношений, где иерархия властвующих и подвластных конкретизируется в многоуровневой системе ранговых ролей. Только народ является обладателем и носителем публичной власти, являясь его субстанцией, а интересы народа составляют естество публично-властных отношений в государстве [19].

Через призму такого понимания публичного интереса государства (т.е. народа) возможно построение оптимальной модели правового регулирования управленческих процессов на транспорте на основе сочетания публичного и частного права, которое обеспечит эволюционное развитие транспортной системы в отдельности и общества и государства в целом. Благодаря масштабированию процессов хозяйственного управления на транспорте с участием государства частное право обогащается качественно новым инструментарием. Именно дальнейшее масштабирование управленческих процессов на транспорте является наиболее подходящим путем к долгосрочной устойчивости его функционирования, а участие государства стабилизирует внутриорганизационные процессы управленческих структур, благодаря реализации своей истинной роли.

С одной стороны, государство как носитель публичной власти традиционно осуществляет публично-правовое регулирование частной сферы, например, хозяйственной деятельности на транспорте. С другой, государство как собственник имущества в целях имущественной организации транспортной сферы создает холдинговые и иные объединения на транспорте через учредительство единых хозяйствующих субъектов. Наиболее востребованными являются акционерная форма с единственным либо преобладающим участием государства и новая для российского права форма государственных корпораций и государственных компаний, позаимствованных из англо-американского права. Повторим, история российского дореволюционного акционерного права предпринимала неоднократные попытки его реформирования, но безуспешно. Она также имела в своем правовом порядке опыт закрепления акционерных компаний в форме акционерных учреждений или акционерных корпораций, близких современным. Как отмечал И. Т. Тарасов, в основании таких форм «положены предприятия, имеющие общественно-государственное значение». Они соответствовали бы значению этих компаний как органов управления и заключали бы в себе черты

учреждений, вмещающих в себе правительственные и общественные элементы, например, железные дороги, телеграфы, музеи, больницы, университеты и пр. [11]

Уникальность данной сферы в том, что она является точкой «перевода» публичной материи в частноправовую. В этом случае публичная власть государства через механизм их волеобразования трансформируется во власть хозяйствующего субъекта, вектор реализации которой не может иметь частный характер, поскольку любое демократическое государство есть выразитель общенациональных интересов. Данный вывод проистекает из ее основания. Единственным источником власти является ее многонациональный народ, в интересах которого она реализуется, включая реализацию гражданской правосубъектности (ч. 1 ст. 3 Конституции РФ). В каких бы правовых сферах не участвовало государство (его органы), оно должно преследовать публичные цели. Частные интересы могут иметь лишь физические и юридические лица. Такие цели могут быть, например, у участников холдинга в виде извлечения прибыли. Но и тогда, когда во главе такого объединения находится субъект с участием государства, деятельность группы приобретает публичный характер. Такой вывод подтверждается уже имеющейся негативной практикой функционирования железных дорог, когда отсутствие согласованности между совершаемыми операциями и подразделениями управления железнодорожной инфраструктурой приводит к серьезным транзакционным издержкам и неэффективности системы в целом [20]. Предполагается, что холдинги, в том числе на транспорте, создаются в целях всеобщего блага — *nullum iniquum est pr aesumendum in jure* (в праве несправедливое не презюмируется). Таким образом, целями деятельности холдингов и иных групп на транспорте должны оставаться публичные интересы государства и общества в целом.

Следует разделять цели создания государством холдинговой компании ОАО «РЖД», которые закладываются им в ее уставе, цели деятельности создаваемой впоследствии ею группы лиц (холдинга), а также цели деятельности последних. Если первые две в большей степени тяготеют к публичной сфере, то в третьем случае превалирует частный интерес. С одной стороны, участники холдинга на железнодорожном транспорте реализуют частный интерес, осуществляя предпринимательскую деятельность в целях извлечения прибыли. В составе группы лиц они находятся под контролем компании с участием государства, которое направляет эту деятельность в русло общегосударственных и общественных (публичных) начал. Так, к публичной цели государства, создающего холдинг, можно отнести организацию хозяйственной деятельности на железнодорожном транспорте, принципы которой находят выражение как в федеральном законе, например, Федеральном законе от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», так и локальном законодательстве на железнодорожном транспорте. В п. 10 Положения о порядке распоряжения недвижимым имуществом, утвержденном ОАО «РЖД» от 7 ноября 2008 г. № 150, нашли закрепление принципы распоряжения недвижимым имуществом, а именно: а) производственная необходимость; б) уровень развития регионального рынка недвижимости; в) физический износ недвижимого имущества по данным органов технического учета и технической инвентаризации объектов недвижимости.

Целями деятельности холдинга на железнодорожном транспорте являются, в частности: а) обеспечение потребностей государства и общества в оказываемых услугах, работах, товарах в транспортной сфере (имущественная); б) управление и контроль на постоянной основе за хозяйственной деятельностью группы лиц через механизм корпоративного управления (организационная). Аналогичные функции осуществляет немецкая железнодорожная компания *DB AG*, которая является основной холдинговой компанией: во-первых, координация деятельности дочерних компаний (включая посредничество в разрешении конфликтов между дочерними компаниями); во-вторых, централизованные государственные закупки; в-третьих, предотвращение дублирования функций правления [15].

Отметим в связи с этим противоречивость главных целей деятельности ОАО «РЖД», отраженных в его уставе, утвержденном постановлением Правительства РФ 27 октября 2021 г. № 1838: обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, осуществляемых (оказываемых) обществом, а также извлечение прибыли (п. 7). С учетом сказанного представляется целесообразным указать на «двойкий» статус ОАО «РЖД» как самостоятельного хозяйствующего субъекта в форме коммерческой корпорации, осуществляющей собственную хозяйственную деятельность и управляющей деятельностью группы лиц. Соответствующий уровень функционирования предопределяет содержание цели.

Реализация той или иной цели требует наделяния субъекта соответствующей властью. Организационное управляющее воздействие государства на холдинг носит не прямой, а опосредованный деятельностью органов управления холдинговой компании характер. Такими инструментами являются: а) локальное нормотворческая деятельность холдинговой компании ОАО «РЖД»; б) механизм корпоративного управления.

Государство, создавая хозяйствующие субъекты на транспорте, делегирует им функцию нормотворчества в целях реализации функции хозяйственного управления. Холдинговая организация хозяйственной деятельности, например, на железнодорожном транспорте отражается в локальных актах, издаваемых холдинговой компанией ОАО «РЖД». Так, ею разработан внутренний документ, содержащий требования к локальным актам холдинга, а именно — Правила подготовки нормативных документов ОАО «РЖД», утвержденные приказом ОАО «РЖД» от 14 декабря 2004 г. № 230.

Выделим некоторые специфические особенности локального нормотворчества на железнодорожном транспорте.

А. В отсутствие федерального законодательства локальная модель функционирования холдингов предусмотрена в большей степени именно ими. Нормотворческая деятельность направлена как на обеспечение внутриорганизационной стабильности холдинга, так и реализацию уставных целей во взаимоотношениях с другими участниками гражданского оборота, т.е. осуществляется в публичных целях.

Б. Основным субъектом локального нормотворчества холдинга на железнодорожном транспорте является ОАО «РЖД» в лице его органов управления. Целесообразно, на наш взгляд, в уставе ОАО «РЖД» разграничить компетенцию его органов управления, реализующих свои полномочия в отношении холдинговой

компании ОАО «РЖД», и холдинга в целом, внеся соответствующие дополнения в раздел IX «Органы управления и контроля общества».

В. Локальные нормативные акты участниц холдинга имеют ограниченный юрисдикционный характер действия, т.е. распространяются только на деятельность хозяйствующего субъекта либо группы лиц.

Г. Акты локального законодательства в значительном количестве содержат элементы публично-правового регулирования в силу содержащихся в них императивных предписаний, адресатом которых могут быть не только участницы холдинга, но и третьи лица. Так, в некоторых случаях акты холдинговой компании ОАО «РЖД» могут быть обязательны для третьих лиц, например, при заключении участницами холдинга совместных инновационных проектов на железнодорожном транспорте с контрагентами. Как отмечается в Стратегии управления интеллектуальной собственностью холдинга «РЖД», ОАО «РЖД» принимает обоснованные решения о вовлечении обществ холдинга в систему управления интеллектуальной собственностью холдинга путем распространения Стратегии на их деятельность. Решение принимает специализированный орган холдинговой компании — Координационный совет по вопросам управления интеллектуальной собственностью (совещательный орган).

Д. Локальный уровень строится на основе специализации и дифференциации и отражает широкий перечень вопросов: перевозочная деятельность, договорная и претензионная, управление персоналом, финансы, безопасность и пр.

Е. Локальное нормотворчество в объединениях на транспорте имеет многоуровневый характер. Первый уровень образуют локальные правовые нормы, нормирующие организационно-управленческие отношения внутри коммерческой корпорации ОАО «РЖД», ведущей самостоятельную хозяйственную деятельность. Например, Положение о договорной и претензионной работе в ОАО «РЖД», утвержденное 14 февраля 2020 г. № 18. Во-вторых, ОАО «РЖД» как холдинговая компания, управляя им, создает нормативные правовые акты, распространяющиеся на участниц холдинга — общества с ограниченной ответственностью и акционерные общества, например, Функциональная стратегия управления финансами холдинга «РЖД», утвержденная 31 октября 2012 г. Третий уровень образуют локальные нормативные акты участниц холдинга, органы управления которых, являясь самостоятельными субъектами нормотворчества, издают собственные локальные акты на основе положений гражданского законодательства РФ и общехолдинговых требований.

Корпоративное управление на железнодорожном транспорте в силу специфики предпринимательского объединения отличается от аналогичных механизмов в других видах транспорта. Корпоративное управление на железнодорожном транспорте тождественно управлению дочерними обществами (корпоративное управление в холдинге). Речь идет об управлении дочерними и зависимыми обществами посредством участия корпоративного представителя ОАО «РЖД» в общих собраниях, советах директоров и ревизионных комиссиях участниц холдинга в рамках механизма корпоративного управления. Цели, задачи, взаимодействие и полномочия корпоративных представителей регламентируются Порядком корпоративного управления ОАО «РЖД» хозяйственными обществами, акциями (долями) которых владеет ОАО «РЖД», утвержденным советом директоров ОАО «РЖД» 30 июня 2004 г.

При этом важно разграничивать «управление дочерними обществами» («корпоративное управление в холдинге») и «управление холдингом». Если корпоративное управление направлено на координацию воли группы корпораций через участие в их органах управления, то управление холдингом формирует нормативную модель его внутренней организации и функциональной реализации целей деятельности посредством реализации его нормотворческой функции и создания специального локального законодательства, распространяющегося на группу лиц. Так, холдинговой компанией созданы: Порядок организации управления персоналом в холдинге «РЖД», утвержденный 18 июля 2007 г., Концепция региональной политики холдинга «РЖД», утвержденная 10 июня 2016 г., Концепция единой технической политики холдинга «РЖД», утвержденная 18 июля 2009 г., Концепция комплексного развития контейнерного бизнеса в холдинге «РЖД», утвержденная от 6 октября 2011 г., и пр.

Соотношение данных понятий можно также осуществить на уровне целей. Корпоративное управление сопряжено с намерением контролировать (*ànimo dominandi*), а управление холдингом посредством права обеспечивает стабильность участия в гражданском обороте и должную степень их соприкосновения с интересами третьих лиц, включая защиту интересов холдинга от их противоправных посягательств.

Государство не является непосредственным субъектом корпоративного управления, несмотря на его особый статус единственного акционера, осуществляющего функцию высшего органа управления холдинговой компании ОАО «РЖД». Традиционно, субъектами корпоративного управления являются участницы холдинга в лице ее органов управления. Управляющее воздействие государства на холдинг имеет опосредованный характер, о чем говорилось выше.

Подводя итог сказанному, можно сделать следующие выводы. Россия — не единственная страна, которая идет по сложному пути поиска оптимальной модели хозяйственного и корпоративного управления на транспорте. Как отмечают Р. Мики и Х. Иеда, поскольку приватизация железных дорог продолжается в Японии и за рубежом, для поддержания стабильной работы железных дорог важно разработать соответствующие методы и стратегии управления бизнесом [21].

В настоящее время на каждом виде транспорта государством создана уникальная инновационная модель управления в форме неправосубъектных объединений во главе с юридическими лицами различной организационно-правовой формы, созданными государством. Холдинговые и иные объединения юридических лиц на транспорте появились в результате разделения функций государственного управления и организации хозяйственной деятельности, предопределяя появление трех организационно-правовых моделей управления на транспорте: государственной, хозяйственной и корпоративной. Данное обстоятельство актуализировало проблему конвергенции публичного и частного права, определяя новый вектор направления правового регулирования транспортной сферы.

Как в дореволюционной, так и в современной российской практике отсутствуют единые законодательные установления, касающиеся создания и деятельности объединений без прав юридического лица, в том числе холдинговых и иных групп на транспорте. Государство не спешит облекать их в ранг общего

закона и сегодня по причине слабости наработанного хозяйственной практикой цивилистического инструментария, отдавая данную сферу на откуп холдинговым компаниям как субъектам локального нормотворчества.

Государство в объединениях на транспорте может выступать в роли учредителя управляющих компаний, собственника акций головных хозяйственных обществ и акций их участников. Следует разделять цели создания государством холдинговой компании и цели деятельности холдинга, а также цели его участников. Первые две находятся в сфере публичного интереса. Так, целями деятельности холдинга на железнодорожном транспорте являются, в частности: а) обеспечение потребностей государства и общества в оказываемых услугах, работах, товарах в транспортной сфере (имущественная); б) управление и контроль на постоянной основе за хозяйственной деятельностью группы лиц в указанных целях через механизм корпоративного управления (организационная).

Целесообразно выделять «двойкий» статус ОАО «РЖД» как самостоятельного хозяйствующего субъекта в форме коммерческой корпорации, осуществляющей собственную хозяйственную деятельность, и управляющей компании в целях предотвращения дублирования полномочий.

Правовая природа корпоративного управления в объединениях на транспорте различна. Понятия «корпоративное управление в объединениях» на транспорте и «корпоративное управление в группе лиц на дочерности» с точки зрения формальной логики можно рассматривать как общее и специальное. Государство не является непосредственным субъектом корпоративного управления.

Организирующее воздействие государства на холдинг на железнодорожном транспорте имеет опосредованный характер, оно осуществляется через механизм волеобразования и волеизъявления органов управления холдинговой компании, а именно посредством: а) локальной нормотворческой деятельности холдинговой компании ОАО «РЖД»; б) механизма корпоративного управления. Акты локального законодательства в значительном количестве содержат элементы публично-правового регулирования в силу содержащихся в них императивных предписаний, адресатом которых могут быть не только участницы холдинга, но и третьи лица.

Корпоративное управление на железнодорожном транспорте тождественно управлению дочерними обществами (корпоративное управление в холдинге). При этом важно разграничивать «управление дочерними обществами» («корпоративное управление в холдинге») и «управление холдингом». Корпоративное управление сопряжено с намерением контролировать (*ànimo dominandi*), а управление холдингом посредством права обеспечивает стабильность участия в гражданском обороте и должную степень их соприкосновения с интересами третьих лиц, включая защиту интересов холдинга от их противоправных посягательств.

Источники

1. Борисова, С. В. Новая концепция транспортного права в современных условиях реформирования транспортной отрасли (на примере железнодорожного транспорта) С. В. Борисова // Мир транспорта. — 2019. — № 2. — С. 2—6.
2. Тихомиров, Ю. А. Публичное и частное право / Ю. А. Тихомиров // Общая теория государства и права: академический курс. — Москва : Зерцало, 1998.

3. Predeus Y. V., Predeus N. V., Altukhov P. L. Development of managerial accounting in the railway holding // *Smart Innovation, Systems and Technologies*. — 2020. Том 172. DOI:10.1007/978-981-15-2244-4_58.
4. Lapinskasa A., Shubentsevab L. Increase in Managerial Efficiency of Subsidiaries by Transformation of Accounting System // 19th International Scientific Conference; Economics and Management 2014, ICEM 2014, 23—25 April 2014, Riga / *Procedia. Social and Behavioral Sciences*, 26 November 2014, 156 (2014).
5. Sertsios G. Corporate finance, industrial organization, and organizational economics // *Journal of Corporate Finance*. Elsevier. October 64 (2020).
6. Суханов, Е. А. Сравнительное корпоративное право / Е. А. Суханов. — Москва : Статут, 2014 // СПС КонсультантПлюс.
7. Grushevska K., Notteboom T., Shkliar A. // Institutional rail reform: The case of Ukrainian Railways // *Transport Policy*. Elsevier February. — 2016.
8. Мильнер, Б. З. Теория организации : учебник. — Москва, 2000.
9. Khana N., Tice S. The bright side of internal capital markets // *J. Financ.*, 56 (4) (2001).
10. Vassilios A., Profillidis V. Railway Management // *International Encyclopedia of Transportation*, 17 May, 2021.
11. Тарасов, И. Т. Учение об акционерных компаниях / И. Т. Тарасов. — Москва : Статут, 2000.
12. Алексеев, С. С. Право на пороге нового тысячелетия: некоторые тенденции мирового правового развития — надежда и драма современной эпохи. — Москва : Статут, 2000.
13. Коршунов, Н. М. Конвергенция частного и публичного права: проблемы теории и практики / Н. М. Коршунов. — Москва, 2011.
14. Дювернуа, Н. Л. Чтения по гражданскому праву. — Санкт-Петербург : Типография М. М. Стасюлевича, 1902.
15. Nikitinas V., Dailydka S. The Models of Management of Railway Companies in the European Union: Holding, the German Experience // *Procedia Engineering*. Elsevier. — 2016.
16. Nakamura E., Sakai H., Shoji K. Managerial transfers to reduce transaction costs among affiliated firms: Case study of Japanese railway holding companies // *Utilities Policy*. Elsevier. — 2018.
17. Wencheng H. and all. China railway industry reform evolution approach: Based on the Vertical Separation Model // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Elsevier. — 2019.
18. Аристотель. Политика. — Том 1.
19. Мамут, Л. С. Народ в правовом государстве / Л. С. Мамут. — Москва : Норма, 1999.
20. Van de Velde D. M. European railway reforms: unbundling and the need for coordination // M. Finger, T. Holvad, P. Messulam (eds.) // *Rail Economics, Policy and Regulation in Europe*. Edward Elgar, Cheltenham. — 2015.
21. Miki R., Ieda H. Side-Business"Development in Japanese Major Private Passenger Railways — What can we learn from their experiences? // *Transportation Research Procedia*. Elsevier. — 2020.

References

1. Borisova, S. V. Novaya kontseptsiya transportnogo prava v sovremennykh usloviyakh reformirovaniya transportnoy otrasli (na primere zheleznodorozhnogo transporta) S. V. Borisova [New concept of transport law in the modern conditions of reforming the transport industry (on the example of railway transport) S. V. Borisova] // *Mir transporta*. — 2019. — № 2. — S. 2—6.
2. Tikhomirov, YU. A. Publichnoye i chastnoye pravo [Public and private law] / YU. A. Tikhomirov // *Obshchaya teoriya gosudarstva i prava: akademicheskiy kurs*. — Moskva : Zertsalo, 1998.
3. Predeus Y. V., Predeus N. V., Altukhov P. L. Development of managerial accounting in the railway holding // *Smart Innovation, Systems and Technologies*. — 2020. Том 172. DOI:10.1007/978-981-15-2244-4_58.

4. Lapinskasa A., Shubentsevab L. Increase in Managerial Efficiency of Subsidiaries by Transformation of Accounting System // 19th International Scientific Conference; Economics and Management 2014, ICEM 2014, 23–25 April 2014, Riga / Procedia. Social and Behavioral Sciences, 26 November 2014, 156 (2014).
5. Sertsios G. Corporate finance, industrial organization, and organizational economics // Journal of Corporate Finance. Elsevier. October 64 (2020).
6. Sukhanov, Ye. A. Sravnitel'noye korporativnoye pravo [Comparative corporate law] / Ye. A. Sukhanov. — Moskva : Statut, 2014 // SPS Konsul'tantPlyus.
7. Grushevskaya K., Notteboom T., Shklyar A. // Institutional rail reform: The case of Ukrainian Railways // Transport Policy. Elsevier February. — 2016.
8. Mil'ner, B. Z. Teoriya organizatsii [Theory of organization]: uchebnik. — Moskva, 2000.
9. Khana N., Tice S. The bright side of internal capital markets // J. Financ., 56 (4) (2001).
10. Vassilios A., Profillidis V. Railway Management // International Encyclopedia of Transportation, 17 May, 2021.
11. Tarasov, I. T. Ucheniye ob aktsionernykh kompaniyakh [The doctrine of joint-stock companies] / I. T. Tarasov. — Moskva : Statut, 2000.
12. Alekseyev, S. S. Pravo na poroge novogo tysyacheletiya: nekotoryye tendentsii mirovogo pravo-vogo razvitiya — nadezhda i drama sovremennoy epokhi [Law on the Threshold of a New Millennium: Some Trends in World Legal Development — the Hope and Drama of the Modern Era]. — Moskva : Statut, 2000.
13. Korshunov, N. M. Konvergentsiya chastnogo i publichnogo prava: problemy teorii i praktiki [Convergence of Private and Public Law: Problems of Theory and Practice] / N. M. Korshunov. — Moskva, 2011.
14. Dyubernua, N. L. Chteniya po grazhdanskomu pravu [Readings on Civil Law]. — Sankt-Peterburg : Tipografiya M. M. Stasyulevicha, 1902.
15. Nikitina V., Dailidka S. The Models of Management of Railway Companies in the European Union: Holding, the German Experience // Procedia Engineering. Elsevier. — 2016.
16. Nakamura E., Sakai H., Shoji K. Managerial transfers to reduce transaction costs among affiliated firms: Case study of Japanese railway holding companies // Utilities Policy. Elsevier. — 2018.
17. Wencheng H. and all. China railway industry reform evolution approach: Based on the Vertical Separation Model // Transportation Research Part A: Policy and Practice. Elsevier. — 2019.
18. Aristotel'. Politika [Aristotle. Policy]. — Tom 1.
19. Mamut, L. S. Narod v pravovom gosudarstve [People in a rule of law] / L. S. Mamut. — Moskva : Norma, 1999.
20. Van de Velde D. M. European railway reforms: unbundling and the need for coordination // M. Finger, T. Holvad, P. Messulam (eds.) // Rail Economics, Policy and Regulation in Europe. Edward Elgar, Cheltenham. — 2015.
21. Miki R., Ieda H. Side-Business Development in Japanese Major Private Passenger Railways — What can we learn from their experiences? // Transportation Research Procedia. Elsevier. — 2020.

Научная статья
УДК 338

Угроза национальной безопасности на территории Мурманской области: практикоориентированное исследование

Лаврухин Максим Витальевич,
член экспертного совета Комитета Государственной Думы
по энергетике,
Москва, Россия

Аннотация. Национальная безопасность является основой стабильности и устойчивого развития любого государства, и в современных условиях она сталкивается с рядом новых вызовов и угроз. Мурманская область, как стратегически важный регион России, расположенный на границе с несколькими странами, имеет уникальные особенности, определяющие ее уязвимость перед внешними и внутренними рисками. Современные геополитические напряжения, изменение климата, а также развитие технологий создают новые формы угроз, которые требуют комплексного анализа и оперативных решений. Невозможность своевременно выявить и нейтрализовать угрозы может привести к дестабилизации ситуации как на уровне региона, так и на уровне страны в целом. В связи с этим важно не только изучать существующие угрозы, но и вырабатывать практические рекомендации для органов государственной власти, обеспечивающих безопасность. В этих условиях актуальность исследования угроз национальной безопасности на территории Мурманской области становится особенно важной для обеспечения стабильности и сохранения суверенитета государства. Наименования юридических лиц, в отношении которых осуществлялся анализ финансово-хозяйственной деятельности, обезличены в целях исключения возможности нанесения репутационных рисков для таких компаний в рамках проводимой научно-исследовательской деятельности.

Ключевые слова: транспортная безопасность; национальная безопасность; надзор; подразделения транспортной безопасности.

**Threat to national security in the Murmansk region:
a practice-oriented study**

Maxim V. Lavrukhin,

Member of the Expert Council of the State Duma Committee on Energy,
Moscow, Russia

Abstract. National security is the basis of stability and sustainable development of any state, and in modern conditions it faces a number of new challenges and threats. The Murmansk region, as a strategically important region of Russia, which borders several countries, has unique features that determine its vulnerability to external and internal risks. Modern geopolitical tensions, climate change, and technological developments create new forms of threats that require comprehensive analysis and prompt decisions. Failure to promptly identify and neutralize threats can lead to destabilization of the situation both at the regional level and at the national level. In this regard, it is important not only to study existing threats, but also to develop practical recommendations for government agencies that enforce security. In these conditions, the relevance of the study of threats to national security in the Murmansk region is becoming especially important for ensuring stability and preserving the sovereignty of the state. The names of legal entities whose financial and economic activity have been analyzed are anonymized to exclude the possibility of causing reputational risks to such companies within the framework of the conducted research activities.

Keywords: transport security; national security; control; transport security units.

Для цитирования: Лаврухин М. В. Угроза национальной безопасности на территории Мурманской области: практикоориентированное исследование // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 113–134.

© Лаврухин М. В., 2024

Анализ финансово-экономических показателей подразделений транспортной безопасности, аккредитованных Росморречфлотом

Оценка финансового состояния подразделений транспортной безопасности, аккредитованных Росморречфлотом, выполнена с целью определения финансовой устойчивости хозяйствующих субъектов, наделенных полномочиями по защите объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств от актов незаконного вмешательства, в том числе террористических актов, в сфере морского и внутреннего водного транспорта.

Оценка производится при расчете коэффициентов абсолютной, критической и текущей ликвидности, финансовой автономии, обеспеченности оборотных активов собственными средствами, маневренности собственного капитала, обеспеченности запасов и затрат собственными источниками, общей оборачиваемости капитала, рентабельности продаж, активов и собственного капитала, срока оборачиваемости дебиторской и кредиторской задолженности и оценки потенциального банкротства.

Результаты данной работы могут быть применены в работе по регулированию нормативно-правовой нагрузки на предприятия, контрольной и надзорной

деятельности за объектами транспортной инфраструктуры и (или) транспортными средствами, защиту которых осуществляют предприятия с низкой финансовой устойчивостью и риском потенциального банкротства, что в совокупности может привести к угрозам национальной безопасности, выраженные в следующем:

— предприятия с низкой финансовой устойчивостью и потенциальным банкротством не могут обеспечивать защиту объекта транспортной инфраструктуры и (или) транспортного средства от актов незаконного вмешательства в той мере, как того требует законодательство в области обеспечения транспортной безопасности, а также нынешняя повышенная террористическая и диверсионная активность;

— предприятия, исследованные в статье, ведут свою хозяйственную деятельность путем организации недобросовестной конкуренции на рынке услуг, применяя меры «демпинга», в отдельных случаях ввиду отсутствия финансовой грамотности, такие предприятия заключают государственные контракты (после того, как «роняют» начальную максимальную цену контракта) себе в убыток, вследствие чего государственные объекты транспортной инфраструктуры и (или) транспортные средства находятся под защитой от актов незаконного вмешательства, не соответствующие ни положениям контракта, ни законодательству;

— вследствие низкой цены контракта такие предприятия для обеспечения собственной прибыли предприятия предоставляют для своих работников низкие условия оплаты труда, а для их повышения работникам предлагается работать без трудового оформления во избежание уплаты налогов и сборов. Таким образом, такие предприятия являются генераторами «черных» рабочих мест, в то же время задействованных при защите критически важных промышленных и государственных объектов.

По состоянию на май 2024 г. в реестре аккредитованных подразделений транспортной безопасности Росморречфлотом находится 183 юридических лица, из них только 7 осуществляют деятельность по защите объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств от актов незаконного вмешательства в Мурманской области.

По результатам проведенных экспресс-оценок финансовой устойчивости подразделений транспортной безопасности, аккредитованных Росморречфлотом, осуществляющих деятельность по защите объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств от актов незаконного вмешательства на территории Мурманской области (приложение, рис. 1):

— 4 юридических лица имеют критическую финансовую неустойчивость, которая потенциально может привести предприятия к банкротству. К ним относятся Компания № 1, Компания № 2, Компания № 6, Компания № 7;

— 3 юридических лица имеют удовлетворительную структуру баланса, но в ближайшее время предприятия могут утратить платежеспособность и не смогут выполнить обязательства перед кредиторами. К ним относятся — Компания № 3, Компания № 5, Компания № 8;

— 1 юридическое лицо имеет неудовлетворительную структуру баланса, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность. Этим юридическим лицом является Компания № 4.

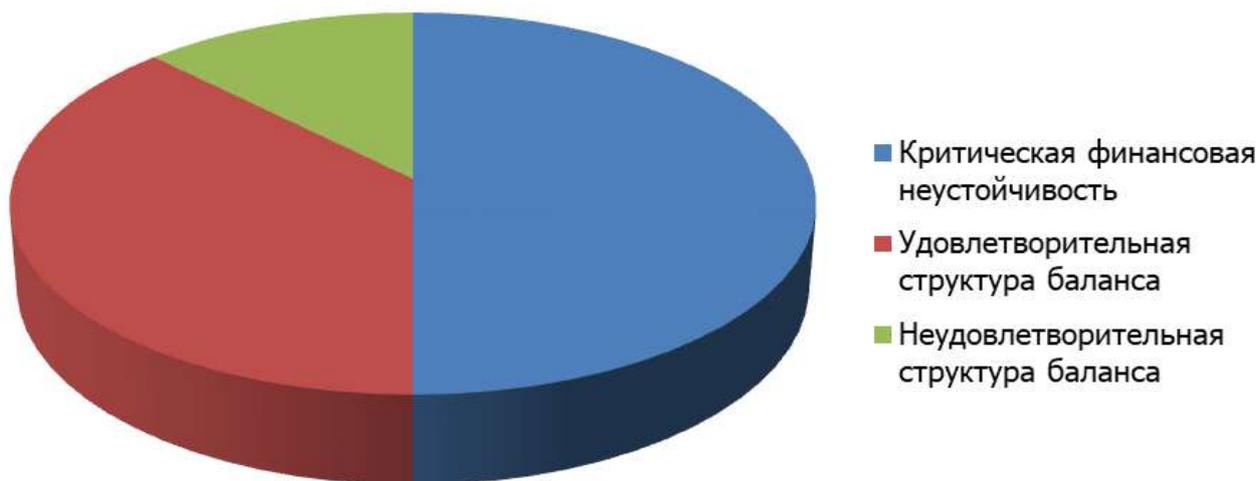


Рис. 1. Финансовая диагностика предприятий транспортной безопасности Мурманской области

Несоответствие минимальным требованиям подразделений транспортной безопасности

Во исполнение ч. 9 ст. 12.1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» Минтрансом России был издан приказ от 15 мая 2023 г. № 170 «Об утверждении Порядка аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности и требований к ним» (далее — Порядок № 170), взамен приказа Минтранса России от 1 апреля 2015 г. № 145 и от 2 марта 2017 г. № 71.

Аккредитация относится к оценке соответствия учреждений, юридических лиц, специализированных организаций и других подобных юридических лиц требованиям и стандартам, установленными компетентным органом. В свою очередь лицензирование дает право на осуществление определенного вида деятельности или оказание определенных услуг. Существует такая норма регулирования отношений, как уведомление, которое означает, что юридическое лицо уведомляет соответствующий орган о начале своей деятельности, но не проходит ни одну из ранее упомянутых процедур — лицензирование или аккредитацию. В сфере транспортной безопасности применение такого вида регулирования может привести к тому, что рынок услуг по обеспечению транспортной безопасности не будет ограничен какими-либо требованиями, персонал юридических лиц не будет подготовлен, не оснащен техническими средствами, доступ к информации ограниченного доступа будет открыт и прочее. В условиях нынешних угроз национальной безопасности переход сферы транспортной безопасности на уведомительный характер прямо повлияет и усугубит состоящие защищенности транспортного комплекса.

Ключевые аспекты смысла института аккредитации для регулирования правоотношений заключается в установлении процедур, стандартов и оценочных критериев для оценки соответствия юридических лиц нормативам, стандартам и требованиям. К ним можно отнести:

— обеспечение качества (позволяет обеспечить качество предоставляемых услуг, защищает правоотношения потребителей, обеспечивая им доступ к надежным и качественным услугам);

— доверие общества (уверенность в том, что предоставляемые услуги соответствуют определенным минимальным требованиям);

— содействие торговле (аккредитация упрощает торговые отношения, так как подтверждает соответствие услуг установленным требованиям и стандартам);

— защита общественных интересов (обеспечивает нормативное и процедурное обеспечение осуществления деятельности юридических лиц в соответствии с установленными требованиями).

Таким образом, смысл института аккредитации состоит в том, чтобы обеспечить установление четких и объективных стандартов и процедур оценки соответствия, что в итоге способствует созданию доверия, гарантии качества и защите интересов общества.

Порядком № 170 установлены минимальные требования для аккредитации юридического лица в качестве подразделения транспортной безопасности, а именно:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Таким образом, в составе действующих подразделений транспортной безопасности должно быть не менее 18 человек, аттестованных по отдельным ка-

тегориям сил обеспечения транспортной безопасности, а также трудоустроенных по основному месту работы.

Помимо этого, подразделениям транспортной безопасности в своей организационной структуре необходимо наличие двух структурных подразделений.

На территории Мурманской области постоянно действуют восемь аккредитованных подразделений транспортной безопасности:

- 1) Компания № 1;
- 2) Компания № 2;
- 3) Компания № 3;
- 4) Компания № 4;
- 5) Компания № 5;
- 6) Компания № 6;
- 7) Компания № 7;
- 8) Компания № 8.

Установить наличие структурного подразделения у хозяйствующего субъекта не представляется возможным, однако установить среднесписочную численность, благодаря сервисам ФНС России — возможно, определив тем самым наличие в штате организации требуемого минимального количества сотрудников.

Списочную численность считают на конкретную дату. В нее включают всех работников по трудовым договорам, для которых место работы является основным. Не включают в списочную численность внешних совместителей и работников по гражданско-правовому договору (приказом Росстата от 11 апреля 2024 г. № 150).

Таким образом, проанализировав общедоступные сведения за 2023 г. на сервисах ФНС России, можно сделать вывод о том, что в отношении трех подразделений транспортной безопасности имеются признаки нарушения обязательных требований Порядка № 170, а именно:

- 1) Компания № 2 — по данным ФНС России среднесписочная численность за 2023 г. составила десять человек;
- 2) Компания № 1 — по данным ФНС России среднесписочная численность за 2023 г. составила два человека;
- 3) Компания № 7 — по данным ФНС России среднесписочная численность за 2023 г. составила три человека.

Так, п. 2 Порядка № 170 установлено, что те свидетельства об аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности, выданные до вступления в силу Порядка № 170, продолжают действовать в течение срока, на который они были выданы, что в свою очередь наводит на соответствующий вопрос — юридические лица должны соответствовать минимальным требованиям только на момент первичного заявления об аккредитации и при заявлении о продлении, либо аккредитованные юридические лица в качестве подразделений транспортной безопасности должны соответствовать минимальным требованиям постоянно?

Известны и общедоступны факты того, как соискатели аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности ведут поиск и набор сотрудников исключительно для аккредитации (рис. 2), совершая взаимовыгодный обмен — соискатель получает документы аттестованного человека, а человек с атте-

стацией в качестве сил обеспечения транспортной безопасности вознаграждение, из практики это не более 5 тыс. руб. Таким образом, соискатель набирает требуемое количество аттестованных сотрудников, предоставляет заведомо ложные сведения в компетентный орган в области транспортной безопасности и получает свидетельство об аккредитации в качестве подразделения транспортной безопасности.

Руководитель (Подразделение Транспортной Безопасности)

Требуемый опыт: нет опыта
Полная занятость, полный день
Доступно для соискателей с инвалидностью

ПТБ Кракен

Владивосток

Требования:

- Действительное свидетельство об аттестации в области подразделения транспортной безопасности направление морской и внутренний водный транспорт 3 категория
- Для аккредитации предприятия

Условия:

- Более подробные условия при собеседовании по телефону
- Возможность трудоустройства на основную работу

**Рис. 2. Вакансия, опубликованная
на сервисе HeadHunter**

Порядком № 170 не установлена процедура аннулирования свидетельства об аккредитации юридического лица в качестве подразделения транспортной безопасности, тем самым законодатель не дает такого права контрольно-надзорным органам в сфере транспорта применить административную меру об аннулировании свидетельства. Таким образом, качество предоставляемых услуг подразделениями транспортной безопасности может быть резко снижено при прохождении процедуры первичной аккредитации или продлении аккредитации, переведя весь штат сотрудников на внешнее совмещение (ученические договоры / договоры гражданско-правового характера и прочее), снизив тем самым налоговую нагрузку, но фактически уже не соответствуя минимальным требованиям Порядка № 170.

Так, к примеру, за 2022 и 2023 г. в отношении подразделений транспортной безопасности на территории Мурманской области было проведено восемь контрольно-надзорных мероприятий, семь из которых были проведены по фактам трудовых споров Государственной трудовой инспекцией по Мурманской области, и только одно мероприятие было проведено Управлением государственного авиационного надзора и надзора за обеспечением транспортной безопасности по Северо-Западному федеральному округу согласно Единому реестру контрольных (надзорных) мероприятий Генеральной прокуратуры РФ.

Также такие недобросовестные поставщики услуг регулярно участвуют в электронных аукционах согласно Федеральным законам от 3 апреля 2013 г. 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» и от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» и применяют меры демпинга, ограничивая участие добросовестных поставщиков, так как цена при демпинге уже ниже себестоимости участия, которая не включает в себя налоги, сборы, аттестации, закупку технических средств досмотра и прочее. В таких случаях закупка либо срывается, вследствие чего объект транспортной инфраструктуры может быть оставлен без защиты на время проведения повторных тендерных процедур, либо в тендере побеждает недобросовестный поставщик. Соответственно, качество и уровень защиты объекта транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства в совокупности с вышеизложенным остается низким, а степень уязвимости такого объекта и его критических элементов высоким.

Таким образом, в целях упреждения факторов, способствующих реализации угроз транспортной и как следствие национальной безопасности Российской Федерации, контрольно-надзорным органам в сфере транспорта необходимо увеличить внимание к такой категории юридических лиц для более точного и квалифицированного заключения о соответствии или несоответствии минимальным требованиям, применив к таким юридическим лицам меры административного приостановления деятельности в соответствии с ч. 3 ст. 11.15.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

В настоящее время без нормативного права аннулирования свидетельств об аккредитации юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности, закрепленного в Порядке № 170, применение такой административной меры воздействия может считаться единственным инструментом воздействия на недобросовестных поставщиков услуг в сфере транспортной безопасности.

Угрозы транспортному комплексу Мурманской области

На территории Мурманской области сосредоточены предприятия атомной отрасли, горнодобывающей отрасли, горно-обоганительные комбинаты, топливно-энергетического комплекса, торговый порт и балкерный терминал, осуществляющие перевалку насыпных грузов, рыбный порт, дорожного хозяйства (мостовые сооружения, эстакады, тоннели), воздушного транспорта и пр.

В отношении трех подразделений транспортной безопасности Мурманской области имеются признаки нарушения и несоответствия минимальным требованиям, четыре подразделения имеют критическую финансовую неустойчивость, которая потенциально может привести предприятия к банкротству, в то же время данные организации оказывают услуги на стратегически важных и опасных производственных объектах.

Как минимум, данные подразделения не могут осуществлять свою деятельность по защите объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства ввиду своего несоответствия минимальным требованиям, как следствие качество оказываемых услуг также ставится под вопрос. Наличие на рынке таких недобросовестных и неквалифицированных участников может повлечь серьезный ущерб Мурманской области при совершении актов незаконно-

го вмешательства в отношении объектов транспортной инфраструктуры, которые находятся под защитой данными подразделениями.

Выполненное исследование позволило выявить значительные проблемы, непосредственно влияющие на транспортную и национальную безопасность России. В ходе работы были проведены всесторонние финансовые анализы, включающие оценку ликвидности, платежеспособности, рентабельности и других ключевых финансовых показателей подразделений транспортной безопасности, а также соответствия минимальным требованиям. Результаты анализа выявили несколько критических аспектов, требующих немедленного внимания и принятия мер.

Исследование показало, что три подразделения транспортной безопасности не соответствует минимальным требованиям, предъявляемым к их деятельности. Как следствие можно выделить следующие угрозы:

- отсутствие необходимых финансовых ресурсов приводит к нехватке материально-технических средств и оборудования, что затрудняет выполнение ежедневных задач по обеспечению безопасности транспортной инфраструктуры;
- изношенное и устаревшее оборудование не позволяет эффективно реагировать на возникающие угрозы и инциденты. Отсутствие современных технических средств снижает общий уровень безопасности;
- недостаточное количество квалифицированного персонала, а также низкий уровень подготовки сотрудников затрудняет выполнение возложенных на подразделение обязанностей.

Дополнительно было установлено, что четыре подразделения транспортной безопасности находятся в критическом финансовом состоянии.

Совокупность вышеописанных проблем формирует серьезные риски для транспортной и национальной безопасности России. Основные угрозы включают:

- неспособность эффективно защищать транспортную инфраструктуру. Финансовые трудности и нехватка ресурсов ведут к снижению уровня безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, что увеличивает вероятность инцидентов и аварий;
- уязвимость к террористическим угрозам. Недостаточная подготовка и оснащение подразделений создают благоприятные условия для осуществления террористических актов и других противоправных действий, направленных на дестабилизацию ситуации в регионе;
- снижение доверия. Финансовая нестабильность и связанные с ней проблемы могут привести к снижению общественного доверия к правоохранительным органам и органам государственной безопасности, что негативно скажется на их репутации и эффективности работы.

Обеспечение устойчивого и стабильного финансового состояния подразделений транспортной безопасности Мурманской области является критически важным для гарантии транспортной и национальной безопасности России. Без принятия необходимых мер по улучшению финансового состояния этих подразделений риск возникновения серьезных угроз и инцидентов в транспортной сфере будет оставаться на высоком уровне.

Оценка финансового состояния Компании № 1

Таблица 1.1

Оценка коэффициентов платежеспособности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	0,13	0,13	0	$\geq 0,2$ 0,2—0,7
2	Коэффициент критической ликвидности	1,08	1,12	0,03	0,7—1,0 > 1,0
3	Коэффициент текущей ликвидности	0	0	0	Оптимальное > 2,0 Тревожное < 1,0

Таблица 1.2

Оценка коэффициентов финансовой устойчивости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент финансовой независимости (автономии)	0,009	0,014	0,004	$\geq 0,5$
2	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами	0	0	0	$\geq 0,1$
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	1	1	0	Оптимально 0,5
4	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками	0,06	0,07	0,01	0,6—0,8

Таблица 1.3

Оценка коэффициентов рентабельности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение
1	Рентабельность продаж	0	0	0
2	Рентабельность активов	0	0	0
3	Рентабельность собственного капитала	12,3	59,6	47,3

Таблица 1.4

Оценка показателей оборачиваемости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Коэффициент общей оборачиваемости капитала (коэффициент оборачиваемости активов, ресурсоотдача)	1,5	1,3
2	Срок оборачиваемости дебиторской задолженности, дней	188,1	180,7
3	Срок оборачиваемости кредиторской задолженности, дней	164,7	154,9

Экспресс-оценка потенциального банкротства

1	Период восстановления (утраты) платежеспособности $Tв(y)$	Шесть месяцев
2	Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности $Kв(y)$	$0 < 1$

Сценарий выделен.

№ п/п	Сочетание значений показателей	Характеристика ситуации
1	$КТЛ \geq 2$ $K_{oc} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) > 1$	Структура баланса удовлетворительная и нет предпосылок для утраты платежеспособности в ближайшее время
2	$КТЛ \geq 2$ $K_{oc} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса удовлетворительная, но в ближайшее время предприятие может утратить платежеспособность и не сможет выполнить обязательства перед кредиторами
3	$КТЛ < 2$ $K_{oc} < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) \geq 1$	Структура баланса считается неудовлетворительной, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность
4	$КТЛ < 2$ $K_{oc} < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса признается неудовлетворительной и принимается решение об утрате платежеспособности

Оценка финансового состояния Компании № 2

Таблица 2.1

Оценка коэффициентов платежеспособности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	0,01	0,11	0,1	$\geq 0,2$ 0,2-0,7
2	Коэффициент критической ликвидности	0,98	2,56	1,58	0,7-1,0 > 1,0
3	Коэффициент текущей ликвидности	0	0	0	Оптимальное > 2,0 Тревожное < 1,0

Таблица 2.2

Оценка коэффициентов финансовой устойчивости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент финансовой независимости (автономии)	-0,49	-0,31	0,1	$\geq 0,5$

2	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами	0	0	0	$\geq 0,1$
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	1	1	0	Оптимальное 0,5
4	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками	0	0	0	0,6—0,8

Таблица 2.3

Оценка коэффициентов рентабельности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение
1	Рентабельность продаж	0	0	0
2	Рентабельность активов	0	0	0
3	Рентабельность собственного капитала	200	-47,88	-247,88

Таблица 2.4

Оценка показателей оборачиваемости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Коэффициент общей оборачиваемости капитала (коэффициент оборачиваемости активов, ресурсоотдача)	7,87	6,39
2	Срок оборачиваемости дебиторской задолженности, дней	42,65	54,66
3	Срок оборачиваемости кредиторской задолженности, дней	34,95	39,71

Таблица 2.5

Экспресс-оценка потенциального банкротства

1	Период восстановления (утраты) платежеспособности $Tв(y)$	6 месяцев
2	Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности $K в(y)$	$0 < 1$

Сценарий выделен.

№ п/п	Сочетание значений показателей	Характеристика ситуации
1	$КТЛ \geq 2$ $K_{ос} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) > 1$	Структура баланса удовлетворительная и нет предпосылок для утраты платежеспособности в ближайшее время
2	$КТЛ \geq 2$ $K_{ос} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса удовлетворительная, но в ближайшее время предприятие может утратить платежеспособность и не сможет выполнить обязательства перед кредиторами

3	КТЛ < 2 Кос < 0,1 Тв(у) = 6 Кв(у) ≥ 1	Структура баланса считается неудовлетворительной, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность
4	КТЛ < 2 Кос < 0,1 Тв(у) = 6 Кв(у) < 1	Структура баланса признается неудовлетворительной и принимается решение об утрате платежеспособности

Оценка финансового состояния Компании № 3

Таблица 3.1

Оценка коэффициентов платежеспособности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	0,64	0,46	-0,18	≥ 0,2 0,2—0,7
2	Коэффициент критической ликвидности	1,86	1,48	-0,38	0,7—1,0 > 1,0
3	Коэффициент текущей ликвидности	1,96	1,49	-0,47	Оптимальное > 2,0 Тревожное < 1,0

Таблица 3.2

Оценка коэффициентов финансовой устойчивости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент финансовой независимости (автономии)	0,49	0,31	-0,18	≥ 0,5
2	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами	0,49	0,26	-0,23	≥ 0,1
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	1	0,77	-0,23	Оптимальное 0,5
4	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками	12,20	113,21	101,01	0,6—0,8

Таблица 3.3

Оценка коэффициентов рентабельности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение
1	Рентабельность продаж	3,80	8,75	4,95
2	Рентабельность активов	8,64	9,84	1,2
3	Рентабельность собственного капитала	20,59	20,65	0,06

Таблица 3.4

Оценка показателей оборачиваемости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Коэффициент общей оборачиваемости капитала (коэффициент оборачиваемости активов, ресурсоотдача)	5,81	5,18
2	Срок оборачиваемости дебиторской задолженности, дней	38,46	43,82
3	Срок оборачиваемости кредиторской задолженности, дней	31,44	38,66

Таблица 3.5

Экспресс-оценка потенциального банкротства

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Период восстановления (утраты) платежеспособности $Tв(y)$	3 месяцев	
2	Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности $Kв(y)$	0,6 < 1	

Сценарий выделен.

№ п/п	Сочетание значений показателей	Характеристика ситуации
1	$КТЛ \geq 2$ $K_{ос} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) > 1$	Структура баланса удовлетворительная и нет предпосылок для утраты платежеспособности в ближайшее время
2	$КТЛ \geq 2$ $K_{ос} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса удовлетворительная, но в ближайшее время предприятие может утратить платежеспособность и не сможет выполнить обязательства перед кредиторами
3	$КТЛ < 2$ $K_{ос} < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) \geq 1$	Структура баланса считается неудовлетворительной, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность
4	$КТЛ < 2$ $K_{ос} < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса признается неудовлетворительной и принимается решение об утрате платежеспособности

Оценка финансового состояния Компании № 4

Таблица 4.1

Оценка коэффициентов платежеспособности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	0,4	0,9	0,4	$\geq 0,2$ 0,2-0,7

2	Коэффициент критической ликвидности	1,2	1,8	0,6	0,7-1,0 > 1,0
3	Коэффициент текущей ликвидности	1,9	1,2	0,6	Оптимальное > 2,0 Тревожное < 1,0

Таблица 4.2

Оценка коэффициентов финансовой устойчивости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент финансовой независимости (автономии)	0,15	0,02	-0,12	≥ 0,5
2	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами	0,03	-0,16	-0,19	≥ 0,1
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	0,1	-6,2	-6,4	Оптимальное 0,5
4	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками	0,9	-4,6	-5,5	0,6—0,8

Таблица 4.3

Оценка коэффициентов рентабельности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение
1	Рентабельность продаж	5,9	3,2	-2,6
2	Рентабельность активов	24	4,8	-19,1
3	Рентабельность собственного капитала	73,3	25	-48,3

Таблица 4.4

Оценка показателей оборачиваемости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Коэффициент общей оборачиваемости капитала (коэффициент оборачиваемости активов, ресурсоотдача)	4,5	3,8
2	Срок оборачиваемости дебиторской задолженности, дней	38,8	40,9
3	Срок оборачиваемости кредиторской задолженности, дней	48,2	47,9

Таблица 4.5

Экспресс-оценка потенциального банкротства

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Период восстановления (утраты) платежеспособности $T_{в(у)}$	3 месяца	
2	Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности $K_{в(у)}$	1 ≥ 1	

Сценарий выделен.

№ п/п	Сочетание значений показателей	Характеристика ситуации
1	КТЛ ≥ 2 Кос $\geq 0,1$ Тв(у) = 3 Кв(у) > 1	Структура баланса удовлетворительная и нет предпосылок для утраты платежеспособности в ближайшее время
2	КТЛ ≥ 2 Кос $\geq 0,1$ Тв(у) = 3 Кв(у) < 1	Структура баланса удовлетворительная, но в ближайшее время предприятие может утратить платежеспособность и не сможет выполнить обязательства перед кредиторами
3	КТЛ < 2 Кос $< 0,1$ Тв(у) = 6 Кв(у) ≥ 1	Структура баланса считается неудовлетворительной, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность
4	КТЛ < 2 Кос $< 0,1$ Тв(у) = 6 Кв(у) < 1	Структура баланса признается неудовлетворительной и принимается решение об утрате платежеспособности

Оценка финансового состояния Компании № 5

Таблица 5.1

Оценка коэффициентов платежеспособности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	3,1	1,7	-1,4	$\geq 0,2$ 0,2-0,7
2	Коэффициент критической ликвидности	3,7	2,1	-1,6	0,7-1,0 $> 1,0$
3	Коэффициент текущей ликвидности	3,9	2,3	-1,5	Оптимальное $> 2,0$ Тревожное $< 1,0$

Таблица 5.2

Оценка коэффициентов финансовой устойчивости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент финансовой независимости (автономии)	0,6	0,4	-0,1	$\geq 0,5$
2	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами	0,5	0,2	-0,3	$\geq 0,1$
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	0,7	0,4	-0,3	Оптимальное 0,5
4	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками	18,5	6	-12,4	0,6—0,8

Таблица 5.3

Оценка коэффициентов рентабельности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение
1	Рентабельность продаж	15,5	18,9	3,3
2	Рентабельность активов	49,1	57,4	8,2
3	Рентабельность собственного капитала	62,8	85,8	23

Таблица 5.4

Оценка показателей оборачиваемости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Коэффициент общей оборачиваемости капитала (коэффициент оборачиваемости активов, ресурсоотдача)	3,1	2,8
2	Срок оборачиваемости дебиторской задолженности, дней	11,7	14,8
3	Срок оборачиваемости кредиторской задолженности, дней	31,3	22,7

Таблица 5.5

Экспресс-оценка потенциального банкротства

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Период восстановления (утраты) платежеспособности $Tв(y)$	3 месяцев	
2	Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности $Kв(y)$	0,9 < 1	

Сценарий выделен.

№ п/п	Сочетание значений показателей	Характеристика ситуации
1	$КТЛ \geq 2$ $K_{oc} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) > 1$	Структура баланса удовлетворительная и нет предпосылок для утраты платежеспособности в ближайшее время
2	$КТЛ \geq 2$ $K_{oc} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса удовлетворительная, но в ближайшее время предприятие может утратить платежеспособность и не сможет выполнить обязательства перед кредиторами
3	$КТЛ < 2$ $K_{oc} < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) \geq 1$	Структура баланса считается неудовлетворительной, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность
4	$КТЛ < 2$ $K_{oc} < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса признается неудовлетворительной и принимается решение об утрате платежеспособности

Оценка финансового состояния Компании № 6

Таблица 6.1

Оценка коэффициентов платежеспособности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	0	4,1	4,1	$\geq 0,2$ 0,2—0,7
2	Коэффициент критической ликвидности	0	7,1	7,1	0,7—1,0 > 1,0
3	Коэффициент текущей ликвидности	0	0	0	Оптимальное > 2,0 Тревожное < 1,0

Таблица 6.2

Оценка коэффициентов финансовой устойчивости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент финансовой независимости (автономии)	0,09	0,5	0,4	$\geq 0,5$
2	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами	0	0	0	$\geq 0,1$
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	1	1	1	Оптимальное 0,5
4	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками	0	0	0	0,6—0,8

Таблица 6.3

Оценка коэффициентов рентабельности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение
1	Рентабельность продаж	0	0	0
2	Рентабельность активов	0	0	0
3	Рентабельность собственного капитала	-1900	310,2	2210,2

Таблица 6.4

Оценка показателей оборачиваемости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Коэффициент общей оборачиваемости капитала (коэффициент оборачиваемости активов, ресурсоотдача)	0	9,4
2	Срок оборачиваемости дебиторской задолженности, дней	0	13
3	Срок оборачиваемости кредиторской задолженности, дней	0	4,4

Экспресс-оценка потенциального банкротства

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Период восстановления (утраты) платежеспособности $Tв(y)$	6 месяцев	
2	Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности $Kв(y)$	0 < 1	

Сценарий выделен.

№ п/п	Сочетание значений показателей	Характеристика ситуации
1	$КТЛ \geq 2$ $K_{ос} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) > 1$	Структура баланса удовлетворительная и нет предпосылок для утраты платежеспособности в ближайшее время
2	$КТЛ \geq 2$ $K_{ос} \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса удовлетворительная, но в ближайшее время предприятие может утратить платежеспособность и не сможет выполнить обязательства перед кредиторами
3	$КТЛ < 2$ $K_{ос} < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) \geq 1$	Структура баланса считается неудовлетворительной, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность
4	$КТЛ < 2$ $K_{ос} < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса признается неудовлетворительной и принимается решение об утрате платежеспособности

Оценка финансового состояния Компании № 7

Оценка коэффициентов платежеспособности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	0	0,4	0,4	$\geq 0,2$ 0,2—0,7
2	Коэффициент критической ликвидности	0	3,2	3,2	0,7—1,0 > 1,0
3	Коэффициент текущей ликвидности	0	0	0	Оптимальное > 2,0 Тревожное < 1,0

Таблица 7.2

Оценка коэффициентов финансовой устойчивости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент финансовой независимости (автономии)	0	0,6	0,6	$\geq 0,5$
2	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами	0	0	0	$\geq 0,1$
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	0	1	1	Оптимальное 0,5
4	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками	0	0	0	0,6—0,8

Таблица 7.3

Оценка коэффициентов рентабельности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение
1	Рентабельность продаж	0	0	0
2	Рентабельность активов	0	0	0
3	Рентабельность собственного капитала	0	200	200

Таблица 7.4

Оценка показателей оборачиваемости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Коэффициент общей оборачиваемости капитала (коэффициент оборачиваемости активов, ресурсоотдача)	0	2,3
2	Срок оборачиваемости дебиторской задолженности, дней	0	128,6
3	Срок оборачиваемости кредиторской задолженности, дней	0	46,3

Таблица 7.5

Экспресс-оценка потенциального банкротства

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Период восстановления (утраты) платежеспособности $T_{в(у)}$	6 месяцев	
2	Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности $K_{в(у)}$	$0 < 1$	

Сценарий выделен.

№ п/п	Сочетание значений показателей	Характеристика ситуации
1	$КТЛ \geq 2$ $K_{ос} \geq 0,1$ $T_{в(у)} = 3$ $K_{в(у)} > 1$	Структура баланса удовлетворительная и нет предпосылок для утраты платежеспособности в ближайшее время

2	КТЛ ≥ 2 Кос $\geq 0,1$ Тв(у) = 3 Кв(у) < 1	Структура баланса удовлетворительная, но в ближайшее время предприятие может утратить платежеспособность и не сможет выполнить обязательства перед кредиторами
3	КТЛ < 2 Кос $< 0,1$ Тв(у) = 6 Кв(у) ≥ 1	Структура баланса считается неудовлетворительной, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность
4	КТЛ < 2 Кос $< 0,1$ Тв(у) = 6 Кв(у) < 1	Структура баланса признается неудовлетворительной и принимается решение об утрате платежеспособности

Оценка финансового состояния Компании № 8

Таблица 8.1

Оценка коэффициентов платежеспособности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент абсолютной ликвидности	1,3	1	-0,3	$\geq 0,2$ 0,2—0,7
2	Коэффициент критической ликвидности	1,9	1,7	-0,2	0,7—1,0 > 1,0
3	Коэффициент текущей ликвидности	2	1,8	-0,2	Оптимальное > 2,0 Тревожное < 1,0

Таблица 8.2

Оценка коэффициентов финансовой устойчивости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение	Нормативное ограничение
1	Коэффициент финансовой независимости (автономии)	0,6	0,5	-0,1	$\geq 0,5$
2	Коэффициент обеспеченности оборотных активов собственными средствами	0,3	0,1	-0,2	$\geq 0,1$
3	Коэффициент маневренности собственного капитала	0,3	0,1	-0,2	Оптимальное 0,5
4	Коэффициент обеспеченности запасов и затрат собственными источниками	8,1	2,5	-5,6	0,6—0,8

Таблица 8.3

Оценка коэффициентов рентабельности

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023	Абсолютное отклонение
1	Рентабельность продаж	1,3	3,3	2
2	Рентабельность активов	4,2	5,3	1,1
3	Рентабельность собственного капитала	5,5	6,5	1

Таблица 8.4

Оценка показателей оборачиваемости

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Коэффициент общей оборачиваемости капитала (коэффициент оборачиваемости активов, ресурсоотдача)	1,5	1,6
2	Срок оборачиваемости дебиторской задолженности, дней	44,8	42,7
3	Срок оборачиваемости кредиторской задолженности, дней	84,7	65,3

Таблица 8.5

Экспресс-оценка потенциального банкротства

№ п/п	Наименование коэффициента	2022	2023
1	Период восстановления (утраты) платежеспособности $Tв(y)$	3 месяцев	
2	Коэффициент восстановления (утраты) платежеспособности $Kв(y)$	0,8 < 1	

Сценарий выделен.

№ п/п	Сочетание значений показателей	Характеристика ситуации
1	$КТЛ \geq 2$ $Kос \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) > 1$	Структура баланса удовлетворительная и нет предпосылок для утраты платежеспособности в ближайшее время
2	$КТЛ \geq 2$ $Kос \geq 0,1$ $Tв(y) = 3$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса удовлетворительная, но в ближайшее время предприятие может утратить платежеспособность и не сможет выполнить обязательства перед кредиторами
3	$КТЛ < 2$ $Kос < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) \geq 1$	Структура баланса считается неудовлетворительной, но имеется реальная возможность восстановить платежеспособность
4	$КТЛ < 2$ $Kос < 0,1$ $Tв(y) = 6$ $Kв(y) < 1$	Структура баланса признается неудовлетворительной и принимается решение об утрате платежеспособности

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Научная статья
УДК 341.231:004

Legal Challenges to Cyber Sovereignty

Mahmoud Ismail,
PhD in Law, Associate Professor,
Applied Science Private University
Amman, Jordan

Al Ali Naser Abdel Raheem,
PhD in Law, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Noor Saleh Ali Alzyoud,
PhD in Law, Associate Professor,
Philadelphia University
Amman, Jordan

Vladimir Ev. Chebotarev,
Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The study discusses the legal challenges imposed by cyberspace on the concept of sovereignty in international and national law, focusing on two main issues: challenges associated with the concept of sovereignty and those related to its implementation. Cyberspace presents legal challenges to state sovereignty, as the openness of cyberspace contradicts the closed nature required by traditional sovereignty. Globalization exacerbates these challenges, as supranational governmental structures and societies seek to exploit cyberspace for economic and cultural purposes, increasing the conflict between sovereignty and cyberspace openness. Defining cyber sovereignty requires a balance between the concepts of sovereignty and cyberspace to maintain their identities and characteristics. A careful definition of cyber sovereignty contributes to understanding the actual extent of state authority in controlling and regulating cyberspace and helps address the legal challenges

faced by states in this context. The study concludes that cyber sovereignty is an application of sovereignty in the traditional sense, rather than a synonymous concept, and calls for international recognition of this new application and collaborative efforts to regulate it to address emerging challenges in cyberspace and ensure global security and stability.

Keywords: legal challenges; cyber sovereignty; cyberspace; traditional sovereignty; power of attorney; international law; international sovereignty.

Правовые проблемы киберсуверенитета

Махмуд Исмаил,

кандидат юридических наук, доцент,
Частный университет прикладных наук,
Амман, Иордания

Аль Али Насер Абдель Рахим,

кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Нур Салех Али Альзиуд,

кандидат юридических наук, доцент,
Филадельфийский университет
Амман, Иордания

Чеботарев Владимир Евгеньевич,

кандидат экономических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. В исследовании рассматриваются правовые проблемы, которые киберпространство налагает на концепцию суверенитета в международном и национальном праве, уделяя особое внимание двум основным вопросам: проблемам, связанным с концепцией суверенитета, и проблемам, связанным с ее реализацией. Киберпространство вызывает правовые проблемы для государственного суверенитета, поскольку открытость киберпространства противоречит закрытой природе, требуемой традиционным суверенитетом. Глобализация усугубляет эти проблемы, поскольку наднациональные правительственные структуры и общества стремятся использовать киберпространство в экономических и культурных целях, усиливая конфликт между суверенитетом и открытостью киберпространства. Определение киберсуверенитета требует баланса между концепциями суверенитета и киберпространства для сохранения их идентичности и характери-

стик. Четкое определение киберсуверенитета ведет к пониманию фактического объема полномочий государства в процессе контроля и регулирования киберпространства и помогает решать правовые проблемы, с которыми сталкиваются государства в этом контексте. В исследовании делается вывод, что киберсуверенитет представляет собой применение суверенитета в традиционном смысле, а не синонимичное понятие, и содержится призыв к международному признанию этого нового применения и совместным усилиям по его регулированию в целях решения возникающих проблем в киберпространстве и обеспечения глобальной безопасности и стабильности.

Ключевые слова: правовые проблемы; киберсуверенитет; киберпространство; традиционный суверенитет; доверенность; международное право; международный суверенитет.

Для цитирования: Mahmoud Ismail, Al Ali Naser Abdel Raheem, Noor Saleh Ali Alzyoud, Chebotarev Vladimir Ev. Legal Challenges to Cyber Sovereignty // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 135–150.

© Mahmoud Ismail, Al Ali Naser Abdel Raheem, Noor Saleh Ali Alzyoud, Chebotarev Vladimir Ev., 2024

1. Introduction

The cyber environment presents legal challenges to state sovereignty, stemming from the inherent contradiction between the openness of cyberspace and the closed nature required by traditional sovereignty. These challenges have emerged within the contemporary legal philosophy amidst globalization, where supra-governmental structures seek profit and market exploitation, while societies utilize cyberspace for communication and cultural exchange [1].

However, this openness also poses threats across borders, affecting both state structures and societal norms. The problem posed by cyberspace is the absence of borders, and even though the primary driving force behind technology is commerce, not politics; we can argue that the original developers of internet technology were touched by a political agenda to accommodate the interests of capitalists. Their objective was to limit state authority by establishing a decentralized network that interconnected the entire globe without a central controlling node [2]. Yet, the cyberspace has significantly diminished the role of states in regulating cyberspace interactions.

Consequently, questions arise regarding the extent and nature of international sovereignty in an increasingly interconnected world, highlighting the need to delineate the actual extent of state authority in regulating cyberspace within national borders. To achieve this, a careful definition of cyber sovereignty is necessary, balancing the concepts of sovereignty and cyberspace to avoid compromising the identity and characteristics of either.

Kuehl (2009) defines cyberspace as a global domain within the informational environment, distinguished by its unique nature, shaped with electronics and the electromagnetic spectrum for creating, storing, modifying, exchanging, and exploiting information across interconnected networks using communication and information technologies. Sovereignty, meanwhile, remains a stable concept in the current internation-

al system, closely associated with the notion of the state as a distinct regional entity, affording it membership within the international order. Any dismantling of state sovereignty under the traditional concept would lead to the disintegration of the international community itself, weakening its functionality [3].

1.1. Methodology Plan

Objective. Clearly state the purpose of the article, which is to explore the legal challenges associated with cyber sovereignty.

Research Questions. Pose the central questions the article aims to answer, such as: How does cyber sovereignty differ from traditional sovereignty? What are the unique legal challenges posed by cyber sovereignty?; and How can existing legal frameworks be adapted to address these challenges?

1.2. Literature Review

Traditional Sovereignty. Review key literature on traditional sovereignty, including its definition, scope, implementation, and legal frameworks (Renwick & Swinburn, 1992; Tsagourias, 2021).

Cyber Sovereignty. Summarize existing research on cyber sovereignty, highlighting how it is defined and implemented differently from traditional sovereignty (Bellanger, 2011; Laguerre, 2004).

Comparative Analysis. Compare and contrast the existing studies on traditional and cyber sovereignty to highlight the key differences and similarities.

1.3. Conceptual Framework

Defining Key Terms. Clearly define key terms such as «sovereignty», «cyber sovereignty», «traditional sovereignty» and «jurisdiction».

Framework Development. Develop a conceptual framework for understanding cyber sovereignty in the context of traditional sovereignty, emphasizing areas such as scope, implementation, control, and disputes.

1.4. Research Methodology

Approach: Adopt a qualitative research approach, using comparative legal analysis to examine the differences and similarities between traditional and cyber sovereignty.

Challenges and Disputes: Nature of Disputes: Identify and analyze the types of disputes states face in traditional sovereignty (regional conflicts, border security) versus cyber sovereignty (cybersecurity threats, internet governance conflicts); Role of Actors: Discuss the roles of various actors in traditional sovereignty (states, international institutions) versus cyber sovereignty (private sector entities, technology companies); Legal Challenges: Identify specific legal challenges in applying traditional sovereignty principles to cyberspace, such as jurisdictional issues, cross-border data flows, and enforcement difficulties.

1.5. Discussion

Interdependence: Discuss the interdependence between traditional and cyber sovereignty, emphasizing how principles of traditional sovereignty can inform the development of cyber sovereignty; **Adaptation of Legal Frameworks:** Propose ways to adapt existing legal frameworks to better address the unique challenges of cyber sovereignty, including potential new laws and international agreements; **Future Directions:** Suggest areas for future research and potential developments in international law to accommodate the evolving nature of cyber sovereignty.

2. Challenges Related to the Concept of Cyber Sovereignty

Legal concepts form the material structure of legal meaning, delineating its scope and functional context. The legal concept plays a crucial role in the application and enforcement of laws across various legal domains, as it serves as the foundation for interpreting, understanding, and implementing laws by legal practitioners, judges, and law enforcement authorities. Therefore, it is essential to address the conceptual challenges posed by cyberspace to the concept of sovereignty.

Defining what falls within the concept of sovereignty in international law can be a challenging task due to its dual nature. On one hand, sovereignty relates to the internal affairs of a state, defining the powers of public authority and its ability to regulate within state borders. On the other hand, it pertains to the external relations of the state, determining its relationships with other states in the international system.

Krasner (1999) provides a useful classification of sovereignty for our analysis. He identifies four ways to understand sovereignty: internal sovereignty, which refers to how public authority practices are organized and its ability to control within state borders; reciprocal sovereignty, which denotes the mutual compliance between the public authority of one state and that of another state to control the flow of people, materials, and ideas across borders; legal international sovereignty, which refers to the mutual recognition between states in the international system; and Westphalian sovereignty, meaning that each state has the right to determine its political life without external interference [4].

From our perspective, Krasner's classification deconstructs the concept of sovereignty into useful theoretical components. However, such deconstruction is not necessary for us when discussing the concept of cyber sovereignty. Therefore, for elucidating the meaning of cyber sovereignty, we will simplify the types of sovereignty to two: internal sovereignty, which refers to the relationship between the authority and its people, and international sovereignty, which refers to the relationship between the state and the international community.

The cyber environment influences internal sovereignty when the state loses the necessary control over the influx of external influences on societal harmony through the internet. International sovereignty of the state is affected when the flow of these external influences result from deliberate interference by one state in the affairs of another state.

Concept of cyber sovereignty directly poses two types of challenges to the stable concept of sovereignty in legal jurisprudence: the first challenge is distinguishing between the two concepts, which may appear similar but are distinct. Despite their points of convergence, they are not synonymous but rather one may subsume the other. The second challenge arises from the impact of cyberspace on defining sovereignty, as it alters the elements upon which the traditional concept of sovereignty relies. The latter focuses on power and its institutions, while cyber sovereignty necessitates the power of the people, as we will explain next.

2.1. Approaching Cyber Sovereignty in Comparison to Traditional Sovereignty

Is cyber sovereignty the same as traditional sovereignty? We need to answer this question before discussing the legal challenges of cyber sovereignty in international and national law, as the later discussion will rely on the elements and vocabulary of sovereignty in the traditional concept.

In approaching the concept of cyber sovereignty to traditional sovereignty, we conclude that they are not synonymous in meaning. Traditional sovereignty is broader and more comprehensive than cyber sovereignty in terms of scope and implementation. While traditional sovereignty refers to a state's supreme authority over its territory, people, and government, and its ability to enact and enforce laws within its borders [8], cyber sovereignty refers to a state's authority and control over activities occurring within its cyber space, including cyber networks and the flow of data and content over the internet. It is confined to the virtual world.

On the other hand, a state's general sovereignty is confined by geographical boundaries and territorial jurisdiction, where the state exercises control over what happens within its borders. However, the link between the concept of borders and cyber sovereignty working in a borderless environment renders traditional borders less significant.

In terms of the scope of authority, traditional sovereignty relates to a state's authority over its physical territory, encompassing aspects such as governance, law enforcement, defense, and international relations [5], while cyber sovereignty's meaning is limited to a state's authority over its cyber world within its borders. It is noted that borders remain relevant in cyber sovereignty, as the state's legitimate authority over its cyber space is limited to controlling this space within its borders. However, regulating these borders is only partially and technically feasible, necessitating urgent international cooperation among states in this regard.

In matters of control and regulation, traditional sovereignty includes governing physical territories through established legal and political institutions, involving tangible control over actual territories, borders, and populations, relying on a reliable legal framework and physical infrastructure for governance. Cyber sovereignty, on the other hand, includes control over its cyber space through regulatory frameworks, laws, and technical measures to control activities over the internet and data flows within the state's jurisdiction, such as cyber laws, regulations, technical measures, and cooperation with internet service providers and technology companies [11].

They also differ in disputes that states face in exercising their sovereignty. In traditional sovereignty, states face issues of regional conflicts, border security, and external threats to national sovereignty, while in cyber sovereignty, states face different issues related to the nature of the virtual world, such as cyber security threats and conflicts over internet governance.

In terms of relationship, parties in traditional sovereignty are other states and international institutions, while parties in cyber sovereignty are predominantly companies and entities in the private sector.

In terms of legal and political frameworks, traditional sovereignty is supported by reliable legal principles and international treaties regulating state behavior and relations, while cyber sovereignty still requires the development of new legal and political frameworks specifically designed for the cyber space, including data protection laws, international agreements on cyber standards, and cross-border cooperation.

The core argument of this text is that cyber sovereignty, while related to traditional sovereignty, is distinct and narrower in scope. To understand the legal challenges posed by cyber sovereignty, it is crucial to differentiate it from traditional sovereignty and analyze its unique characteristics and implications.

1. Definition and Scope: (a) Traditional Sovereignty: Refers to a state's supreme authority over its physical territory, people, and government, encompassing governance, law enforcement, defense, and international relations. It is defined by geographical boundaries and territorial jurisdiction; (b) Cyber Sovereignty: Involves a state's control over activities within its cyberspace, including data flow and internet content. It is confined to the virtual world and operates in a borderless environment, making traditional geographical boundaries less significant.

2. Implementation and Authority: (a) Traditional Sovereignty: Implemented through physical control over territories and populations, supported by legal and political institutions, and enforced via tangible means such as military and police; (b) Cyber Sovereignty: Exercised through regulatory frameworks, cyber laws, and technical measures within cyberspace. This includes cooperation with private sector entities like internet service providers and technology companies to regulate and control cyber activities.

3. Challenges and Disputes: (a) Traditional Sovereignty: States face regional conflicts, border security issues, and external threats. Sovereignty disputes often involve physical territory and populations; (b) Cyber Sovereignty: States encounter cyber security threats and conflicts over internet governance. Disputes are more about controlling cyber activities and ensuring data protection within a state's cyber jurisdiction.

4. Relationships and Actors: (a) Traditional Sovereignty: Interactions primarily involve other states and international institutions, governed by established international treaties and legal principles; (b) Cyber Sovereignty: Interactions predominantly involve private sector entities, such as tech companies and internet service providers, necessitating new legal and political frameworks tailored to the digital environment.

5. Legal and Political Frameworks: (a) Traditional Sovereignty: Supported by long-standing legal principles and international agreements that regulate state behavior and relations; (b) Cyber Sovereignty: Requires the development of new legal and political frameworks, including data protection laws, international cyber standards, and cross-border cooperation agreements.

6. Interdependence: (a) Traditional and Cyber Sovereignty: While cyber sovereignty is a subset of traditional sovereignty, addressing cyber sovereignty issues will rely on the principles and frameworks of traditional sovereignty. This includes regulating cyberspace, protecting national interests, and fostering international cooperation in cyberspace governance and law enforcement.

The analysis reveals that while cyber sovereignty shares foundational principles with traditional sovereignty, it presents unique challenges and requires specific legal and regulatory frameworks. Traditional sovereignty provides a basis, but the distinct nature of cyberspace necessitates tailored approaches to governance, security, and international cooperation. Understanding these differences is essential for addressing the legal challenges of cyber sovereignty in both national and international contexts.

In summary, while traditional sovereignty concerns a state's authority over its territory, people, and government, cyber sovereignty pertains to one aspect of a state's exercise of its authority over its territory, people, and government. When we later discuss the concept, scope, and implementation of cyber sovereignty in international and national law, we will undoubtedly do so within the frameworks provided by traditional sovereignty, as recognized by international agreements and national laws when extending the concept of sovereignty to application in cyberspace, in areas of regulation,

control, protecting national interests, and addressing specific challenges such as internet governance, law enforcement, and international cooperation.

2.2. Partial Displacement in Dynamics of Sovereignty from the Power of Authority to the Power of the People

There is necessity of sovereignty for state formation and combination of the elements of land and people. There is also necessity for peoples to use it as a wall protecting their independence and identity towards other countries [7]. Despite of that, the matter is not without complexity in the relationship between the people as a source of authority and the state institutions that represent them and exercise these authorities. People precede the state and are the end goal, while the state is the means. People see themselves in a superior position because sovereignty is at their service, while the state sees itself in a superior position because it realizes the people's need for it. This makes the relationship between the people and sovereignty a state of tension and attraction, only resolved by the law agreed upon by society through proper legislative mechanisms satisfactory to the people.

Stable legal mechanisms give legitimacy to state institutions to exercise sovereignty over the people, represent them to other countries, and protect their interests. However, legal mechanisms are influenced over time by power dynamics and control, which are essential to the concept of sovereignty [6]. One of the latest dynamics is the emergence of cyberspace and its ability to connect and influence people without passing through the gates of power and control.

Foucault (1980) believes that the control of power over its internal conditions and the realization of sovereignty does not stop at possessing legitimacy of restriction and accountability but is essentially achieved through the management of knowledge and information. This is precisely what makes cyberspace potentially contradictory to the concept of sovereignty even before it poses a challenge to it in its implementation [9].

Achieving sovereignty requires the state to be ahead of the people in managing knowledge and information to perform its function, while cyberspace injects information in a way that puts individuals on a parallel interaction level with the state's interaction. It goes further by influencing individuals' motives to act and take positions. The key here is the antagonistic relationship between information and control: those who monopolize their information exert more control, while those whose information spreads have less control [15].

What is said about information can be applied to knowledge, with the difference being that information has a momentary impact in the short term, whereas knowledge affects societies in the long term and to a deeper extent than information.

In the context of cyber sovereignty, questions arise about individuals' consent to state intervention in their online activities, the boundaries of state authority in regulating cyberspace, and the rights and responsibilities of individuals in the digital age. Foucault's insights into knowledge and sovereignty revolve around his analysis of disciplinary mechanisms and systems of power. He emphasizes that power operates not only through coercion and repression but also through knowledge and discourse.

Regarding sovereignty, intellectuals offer a critical perspective challenging traditional concepts of state power. They question the idea of the existence of a centralized sovereign power and instead explores how power operates in dispersed and varied ways through networks of knowledge and practices. For example, Foucault's concept

of governmentality refers to the techniques and strategies used by institutions and authorities to govern populations [9].

Power is a tool for exercising sovereignty. Although the contradiction between knowledge and power takes time to manifest its impact, its solid influence makes it difficult for power to change its direction. It can be said that the flow of information from cyberspace disrupts the work of power, while the evolution of knowledge threatens the existence of power itself if it does not adapt with new knowledge. It is in the interest of power to move in the same direction as the people (democracy) rather than trying to prevent them from evolving due to interaction with knowledge coming from cyberspace (dictatorship).

States acknowledge this reality; hence they take precautions in dealing with the information and knowledge dictated by cyberspace, attempting to prevent, manipulate, or respond to it. They do this because of their continuous sense that cyberspace poses a constant threat to their sovereignty. Thus, the new concept of «cyber sovereignty» emerged as an attempt to address this threat. Some countries, like China, have taken it further by isolating their people from the global cyberspace and confining them to a cyberspace exclusive to Chinese territories, delaying or avoiding the challenge of information flow and the development of knowledge among the people outside the gates of power.

This challenge to power is a challenge to the law because it makes the power of the people a counterforce to the power of the ruling authority. It may constitute an opposing force that changes either the power itself or the laws through which power operates. The change could be abrupt, replacing or delegitimizing power, or it could be slow and indirect, focusing on developing national laws on which power relies. This is because there are hidden yet close links between the state of information and knowledge provided by cyberspace and the law and the public order. Despite their global dimension, morals and values, as well as their acknowledgment, scope, and practice, differ from one society to another. Even virtues have a different perspective from one society to another. These differences, influenced by cyberspace, challenge national laws that protect values, rights, and freedoms in issues such as privacy, freedom of expression, and personal liberty.

Returning to the concept of sovereignty, we conclude that it is not just political control exercised by the state, but a complex process intertwined with systems of knowledge, discourse, and social values that constantly seek to regulate individual behavior. In general, Michel Foucault's analyses of knowledge and sovereignty offer valuable insights into the complex relationship between power and knowledge production in modern societies.

In this sense, the widespread participation in information and knowledge due to cyberspace, and its impact on the relationship between the people and the authorities, partially takes some tools of the state in exercising its sovereignty and puts them in the hands of individuals. It diminishes the gap in knowledge between the people and the sovereign state institutions regarding the management of their affairs and levels of representation. In this sense, people's sovereignty, which was once legitimized and only achieved through the state, becomes a reality that allows individuals to intervene in the tools of these institutions' work and affects their ability to control. This not only changes the exercise of sovereignty but also partially changes the concept of sovereignty itself because the role of the people in the traditional concept of sovereignty is

only realized through state institutions [10]. In cyber sovereignty, the people indirectly become partners intervening in the management of knowledge and information, making it a guiding material for societal and political positions without passing through the gates of power.

States are rigid entities, and societies are interactive entities. States work to regulate the general rhythm, while societies escape from it, although they recognize their need for it. This is because states are driven by the motives of control, sovereignty, and societies are driven by the motives of cultural freedom.

3. Challenges Related to the Application of Cyber Sovereignty

When we apply the concept of cyber sovereignty discussed here to real-world applications, we find clear parallels with traditional sovereignty, where states have exclusive authority and control over their physical territories, including land, air, and territorial waters. International law recognizes the principle of territorial sovereignty, granting states the right to exercise jurisdiction and governance within their borders without external interference. Traditional sovereignty governs legal principles established in international law, including the United Nations Charter, customary international law, and treaties such as the Vienna Convention on Diplomatic Relations and the Montevideo Convention on the Rights and Duties of States.

However, when attempting to apply cyber sovereignty to include a state's authority in cyberspace, we find ourselves in a borderless realm where cyber activities often transcend traditional national boundaries. How then do we apply sovereignty in cyberspace? International law regarding cyber sovereignty is still evolving and lacks clear consensus, but states seek to apply the principles of traditional sovereignty in cyberspace despite ongoing debates about states' ability to control the global internet and effectively address cross-border cyber issues.

We will first present cyber sovereignty in the international system, then return to cyber sovereignty in the national system. This is because we believe that the concept of sovereignty first emerged within the framework of the international system before extending to the national system, which was previously satisfied with the concept of authority. However, before proceeding, we need to answer an introductory question: Does cyber sovereignty fall within the traditional concept of sovereignty? This is our initial challenge.

3.1. Cyber Sovereignty in International Law

Sovereignty is a fundamental concept in the current international system, representing authority within a distinct territorial entity and affirming a state's membership in the international system. Steven Krasner classifies sovereignty into four types: domestic sovereignty, interdependence sovereignty, international legal sovereignty, and Westphalian sovereignty.

Cyber sovereignty in the international system refers to a state's complete control over its cyber domain, including the internet, information, data, and other systems. In this context, cyber sovereignty is part of a state's traditional national sovereignty, reflecting its ability to maintain independence, control over electronic systems, and protection of national interests in cyberspace.

Concepts of cyber sovereignty include a state's right to determine internet policies and regulations, safeguard national cyber networks' security and safety, enforce laws and regulations related to cybercrimes, protect citizens' and businesses' sensitive data, and cooperate with international entities to combat cross-border cyber threats.

This reflects sovereignty's concept over national borders, where states have exclusive control over their territories and citizens, including legal, political, economic, and military authority, a fundamental rule of the current international system where each state has an absolute right to determine its destiny and implement its policies within its national borders without undue external interference.

No state has formally acknowledged the independence of cyberspace [12]. Although, the absence of territorial boundaries in cyberspace enables states to impose a degree of territoriality by implementing control mechanisms to safeguard information flows across their borders. We can provide the illustrative case of Yahoo!'s refusal to comply with France's request to cease auctioning items associated with Nazism, citing the internet's self-regulating nature. Subsequently, a French court demonstrated that the American company was not operating in a legal vacuum but was conducting business in France, where promoting Nazism is prohibited under criminal law.

However, international sovereignty must have its limits and constraints, as states must adhere to principles of international human rights and laws and refrain from using their sovereignty in ways that contradict the interests of other states or international peace and security.

Cyber sovereignty remains a contentious issue in the international system, particularly with the rise of government and non-governmental cyberattacks and new technological challenges facing states.

According to the United Nations expert report (GGE Report 2013, UN Doc A/68/98; GGE Report, A/70/174), states acknowledge that international law, including the principle of sovereignty, applies to cyberspace, considering that «the international standards and principles stemming from state sovereignty apply to the use of information and communications technology by states and to their respective judicial authorities in the information and communications technology infrastructure.

However, this is not enough to recognize cyber sovereignty in international law for the first issue, namely «sovereignty as a rule-based system». The controversial point is whether sovereignty should only be considered as a principle from which legal rules are derived, or as a separate binding rule in international law.

The United Kingdom supported the first approach. Specifically, during his speech «The Internet and International Law in the Twenty-First Century». Attorney General Jeremy Wright claimed that although sovereignty is fundamental in the rule-based international system, it is not possible to «derive a specific rule or additional prohibition on electronic activity from this general principle of non-intervention. Therefore, the position of the United Kingdom government is that there is no such rule under current international law». Following this logic, electronic infiltration without crossing the threshold of the non-intervention principle can only be considered unfriendly, but it will not constitute a violation of international law. Accordingly, in the context of the internet, sovereignty cannot be considered a fundamental independent rule, but rather a fundamental principle of international law that guides relations between states.

Most states have expressed conflicting positions. Among them, the Netherlands considers that «respect for the sovereignty of other states is an obligation, and its violation may constitute an international wrongful act» (National Position of the Netherlands, p. 2). Finland also notes that «by agreeing that hostile electronic operations without crossing the prohibited intervention boundaries cannot constitute an international wrongful act, especially as such operations are not regulated, and the targeted

state is deprived of a significant opportunity to claim its rights». Therefore, a breach of sovereignty, considered as a fundamental rule in international law, «constitutes an international wrongful act and leads to state responsibility» (National Position of Finland, p. 3).

Regarding the Principle of territoriality, In general, national borders are an essential element in embodying the concept of sovereignty, as they determine the territory over which the state exercises its powers, protects its interests, and maintains its independence in crucial areas such as legal jurisdiction; protection of political, economic, and security national interests; control over natural, economic, and cultural resources, including their use and wealth distribution among citizens; regulation of immigration and passage for the movement of people and goods; and enforcement of laws related to immigration and customs; and national identity and belonging, as they contribute to building cultural, social, and political links between citizens [14].

Therefore, borders represent two things: they are a component of sovereignty as a concept and are defined for the territorial jurisdiction of states' sovereignty, and without them, the concept of sovereignty disintegrates, and its scope disappears. Therefore, it is not surprising that we attempt to subject the open cyberspace to the concept of closed national borders, necessitating the definition of cyber sovereignty, and addressing the challenges facing sovereignty as a concept and its application in the cyber environment.

3.2. Cyber Sovereignty in National Law

Implementation of Sovereignty in national law refers to the concept that emphasizes the right of states to govern and control the cyberspace within their borders, including regulating the flow of information, enforcing laws, ensuring cyber security, and protecting national interests in that space. It underscores the authority of the state in establishing and implementing its own rules and regulations related to internet activities and user behavior online within its legal jurisdiction. Cyber sovereignty emphasizes the importance of national control and independence in managing cyber affairs, while also recognizing the interconnected and global nature of the internet.

The concept of cyber sovereignty raises numerous legal issues within the scope of national law, including the applicable law in disputes between individuals, the jurisdiction competent to hear these disputes and its scope, as well as challenges that cast shadows on freedoms and human rights.

Legal and Jurisdictional Authority: The borderless nature of the internet poses challenges regarding judicial jurisdiction, determining which laws apply to online activities that may span multiple jurisdictions can be complex, leading to conflicts between different legal systems and uncertainty about which country has the authority to regulate certain online activities.

Data Protection and Privacy: With the continuous increase in the amount of personal data transmitted and stored online, issues related to data protection and privacy become crucial. Countries differ in the laws and regulations governing data protection and privacy, leading to challenges in ensuring consistent protection of individuals' data across borders.

Freedom of Expression: Striking a balance between the right to freedom of expression and the need to regulate harmful content online poses a legal challenge. Some governments may use the concept of cyber sovereignty to justify censorship and re-

strictions on online content, raising concerns about violations of the right to freedom of expression and access to information.

Cybersecurity: Ensuring cybersecurity within national borders, in addition to international cooperation to address cyber threats, is a complex legal issue. Cyberattacks can originate from anywhere in the world, making it difficult to determine responsibility and enforce legal measures against perpetrators.

Cross-Border Data Flow: Many companies and services rely on cross-border data flow to operate efficiently. Legal issues related to data localization requirements, restrictions on cross-border data transfers, and ensuring the free flow of data while protecting data privacy and security are raised.

Dealing with these legal issues requires international cooperation, dialogue with relevant stakeholders, and the development of frameworks [13].

4. Navigating the Legal Landscape: Analyzing the Key Challenges to Cyber Sovereignty

Since the Treaty of Westphalia in 1648, the model of the modern nation-state has become clear, and the concept of national sovereignty has been legally established and upheld by nations, as affirmed by the United Nations Charter, while considering the measures of Chapter VII. However, cyberspace has emerged as a real challenge to this concept of sovereignty. The historical foundation laid by the Treaty of Westphalia underscores the traditional concept of state sovereignty, where nations have supreme authority within their territorial borders, a principle enshrined in the UN Charter. This well-established framework, however, is significantly disrupted by the advent of cyberspace, which inherently lacks geographical boundaries and thus challenges the conventional notions of jurisdiction and state control.

It may seem that the threat to sovereignty arises from interaction between states, but the reality is that the challenge posed by cyberspace to state sovereignty comes from within the states themselves. Cyberspace affects states before it affects their societies, as data and information flow into them in the form of news, goods, services, values, and cultures. Unlike traditional sovereignty threats, which typically involve external actors, the threats from cyberspace originate internally, as the digital domain permeates the social fabric of nations, altering how information, culture, and values circulate within society. This internal disruption can lead to shifts in public opinion and societal norms, which may clash with state institutions and policies, thereby weakening the internal cohesion that underpins state sovereignty.

The impact of cyberspace contents on societies may change collective public opinion and incite and direct masses at a historical moment, where the views of state institutions clash with a portion of their society, creating a conflict between them. This conflict weakens the concept of sovereignty from within, not to mention the problem and scope of applying national law to the national public order, understanding the laws that must be applied, recognizing judicial jurisdiction, and preserving security, privacy, and human rights. The capacity of cyberspace to rapidly influence public opinion poses a significant threat to state authority, as digital platforms can mobilize dissent and challenge governmental policies, leading to internal conflicts. These conflicts highlight the difficulty states face in applying national laws to regulate online activities, maintaining public order, and safeguarding rights in a digital context where traditional legal frameworks may be inadequate.

States still cling to the concept of sovereignty and refuse to weaken it due to the cyberspace reality that threatens the concept of national borders. These borders seem easily crossed in cyberspace, opening wide interaction between societies in an unguided context. Then comes the fact of manipulating individuals' choices through indirect guidance through media and influencing public opinion and inciting crowds by stirring their own motivations in each society, and the individual tendency to escape from the exercise of the state's sovereign role in law enforcement. Despite the erosion of physical borders in cyberspace, states remain steadfast in their commitment to preserving sovereignty. This persistence is challenged by the ease with which information and influences traverse digital boundaries, often leading to manipulation of public sentiment and behaviors without state mediation. The ability of digital media to guide and incite public opinion further complicates state efforts to exercise control and enforce laws, as individuals increasingly resist traditional forms of state authority in favor of the freedoms offered by cyberspace.

The legal challenges to cyber sovereignty affect the economic, social, political, and security revenues of any state, and they are dealt with political and security tools more than they are confronted with legal tools. International law still lacks effective regulatory frameworks in this regard. The multifaceted impact of cyber sovereignty on various state functions — economic stability, social cohesion, political integrity, and national security — demands robust responses. However, states often resort to political and security measures, such as surveillance and censorship, rather than developing comprehensive legal solutions. The inadequacy of international legal frameworks to effectively regulate cyberspace exacerbates these challenges, underscoring the need for innovative legal and cooperative international approaches.

In the quest for legal solutions to these challenges, we must return to the deep concept of state sovereignty, where sovereignty originates from the community, not the state, and the purpose of granting it to the state is for it to represent the community and reflect its will in line with human values and the society's culture, beliefs, and choices. The state's duty is to adhere to sovereignty to fulfill its functional role as a representative and protector of society. Revisiting the fundamental principle that sovereignty is derived from the people and conferred upon the state to act as their representative highlights the importance of aligning state actions with the will and values of its citizens. This perspective implies that addressing cyber sovereignty challenges requires states to enhance their engagement with communities, ensuring that digital governance reflects collective societal interests and protects individual rights.

In this context, between the concepts of society, state, and cyber sovereignty, lie two authentic concepts, namely freedom and culture. Freedom is the highest and most attractive value in cyberspace interactions, yet it is also the biggest challenge as it defies societal restrictions on individuals through sovereignty. As for culture, it defines the form and direction of collective movement in societies and determines their possibilities and scenarios. It will also determine the internal interaction of society with sovereign national institutions. Freedom and culture are integral to the discourse on cyber sovereignty. Cyberspace amplifies individual freedoms, often challenging societal restrictions imposed through state sovereignty. Balancing these freedoms with the need for societal order is a key challenge. Culture shapes how societies engage with cyberspace and influences their responses to state regulation, affecting the efficacy of sovereign control and legal frameworks.

States will always attempt to control the flow of information. Electronic packets cannot escape this practice (Deibert & Dombroski, 2011). Recent developments show that states are trying to overcome the contradiction of borders and define boundaries by asserting sovereignty over cyberspace [14]. Despite the borderless nature of cyberspace, states persist in their efforts to control information flows. These efforts are evident in various measures, such as internet censorship and digital surveillance, aimed at defining digital boundaries and asserting sovereignty. The ongoing struggle to reconcile the traditional concept of borders with the realities of cyberspace reflects the dynamic and evolving nature of cyber sovereignty, necessitating continual adaptation and innovation in legal and regulatory approaches.

5. Conclusion

In conclusion, we can infer that the concept of cyber sovereignty is not synonymous with traditional sovereignty but rather represents an evolution in the concept of sovereignty arising from technological advancements and current circumstances. While traditional sovereignty focuses on authority and actual control within geographic borders, cyber sovereignty emphasizes authority and control in cyberspace and the flow of data over the internet.

The application of the concept of cyber sovereignty in international and national law holds significant importance in dealing with the new challenges posed by modern technology and the internet. This concept is an integral part of national sovereignty, affirming the right of states to control and regulate their own cyberspace through the organization and enforcement of laws and regulations pertaining to the internet and data. States can thus maintain their cyber security and protect their national interests in this space. However, this also requires international cooperation and the development of an appropriate international legal framework to address common challenges and ensure stability and security in the interconnected and global cyberspace.

History tells us that castle walls once protected cities and civilizations by force from hostile incursions and movements of chaos. Then national borders did so through law, until the open cyberspace demolished the walls and always opened the borders to the flow of everything. Thus, states wishing to protect their sovereignty have no choice but to rely on the culture and awareness of their peoples. The cultures of nations have become walls and national borders, protecting their sovereignty based on human values, freedom, and law. We call on communities to build their sovereignty through a culture of respect for the law that represents them, and we call on states to work towards establishing effective international regulatory frameworks to ensure the free operation of cyberspace while respecting sovereignty.

The legal challenges of cyber sovereignty entail precise understanding of the dynamic interactions in cyberspace and the development of a suitable legal and legislative framework to achieve a balance between national control and international cooperation in this field.

In summary, the legal challenges of cyber sovereignty require a comprehensive understanding of the dynamic interactions in cyberspace and the development of an appropriate legal and legislative framework to achieve a balance between national control and international cooperation in this field.

References

1. Adams J. & Albakajai M. (2016) Cyberspace: A New Threat to the Sovereignty of the State. University of Essex Research Repository. Management Studies. Nov.-Dec. Vol. 4. No. 6.
2. Schneider G. (2013) E-Business, 10th ed. London: Course Technology, Cengage Learning.
3. Kuehl D. T. (2009) From Cyberspace to Cyberpower: Defining the Problem. Cyberpower and national security, 30.
4. Krasner S. D. (1999) Sovereignty: Organized Hypocrisy, Princeton: Princeton University Press.
5. Tsagouria N. (2021) Chapter 1: The legal status of cyberspace: sovereignty redux? Elgar online, 12.
6. Hinsley F. H. (1967) The Concept of Sovereignty and the Relations Between States. Journal of International Affairs. Vol. 21. No. 2.
7. Ong. (2012) Powers of sovereignty: State, people, wealth, life, Focaal, November.
8. Renwick & I. Swinburn. (1992) Upper Secondary School Valletta. Upper Secondary School Valletta. Hyphen. 7(2).
9. Michel Foucault. (1980) Power / Knowledge, ed. by C. Gordon. Pantheon Books. New York.
10. Mirza M., Ali L., Qaisrani I. (2021) Muhammad Nadeem Mirza1, Lubna Abid Ali2, Irfan Hasnain Qaisrani. Webology. Vol. 18, No. 5.
11. Bellanger P. (2011) From sovereignty in general to digital sovereignty in particular. In Les Echos.fr, 54, 30.
12. K. Ivanova, M. Myltykbaev, D. Shtodina. (2022) The Concept of Cyberspace in International Law // Law Enforcement Review. Dec. 2022.
13. Wu T. S. Cyberspace Sovereignty? The Internet and the International System. Harvard Journal of Law & Technology. 1997. Vol. 10. No. 3.
14. Heinegg von W. H. (2012) Legal Implications of Territorial Sovereignty in Cyberspace // 4th International Conference on Cyber Conflict. NATO CCD COE Publications. Tallinn.
15. Laguerre, M. (2004) Virtual time, in information. Communication & Society. 7(2).

**ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**
**INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY
AND SECURITY**

Научная статья
УДК 656.13

Анализ дорожно-транспортной аварийности как метод оценки безопасности дорожного движения

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

Аннотация. Данные о дорожно-транспортной аварийности являются основой для мониторинга прогресса и оценки эффективности мер по обеспечению безопасности дорожного движения. В статье проанализированы ключевые показатели аварийности на российских дорогах за пятилетний период с 2019 по 2023 г.: количество дорожно-транспортных происшествий (ДТП) с пострадавшими, общее количество людей, погибших и раненых в ДТП, социальный риск и тяжесть последствий. Установлено, что главной причиной ДТП на дорогах страны является нарушение водителями транспортных средств правил дорожного движения (ПДД). В статье рассмотрены законодательные инициативы Правительства РФ по увеличению штрафов за нарушения ПДД в 2025 г. Представлена ежегодно возрастающая динамика ДТП с участием средств индивидуальной мобильности (СИМ), в том числе со смертельными случаями. Выполнен обзор санкций за нарушение ПДД водителями СИМ, которые официально признаны в качестве участников дорожного движения.

Ключевые слова: аварийность; травматизм; дорожно-транспортные происшествия; социальный риск; тяжесть последствий; средства индивидуальной мобильности.

Analysis of road traffic accidents as a method of estimating road safety

Lyudmila M. Maleshina,
Candidate of Technical Sciences, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. Road accident data are the basis for monitoring progress and estimating the efficiency of road safety measures. The current paper has analyzed such key indicators of accidents on Russian roads for the five-year period from 2019 to 2023 as a number of road accidents (RA) with injuries, a total number of people killed and injured in road accidents, social risk and the severity of consequences. There has been established that the main cause of road accidents on the country's roads is the violation of traffic rules by vehicle drivers. The paper has studied the legislative initiatives of the Government of the Russian Federation to increase fines for traffic violations in 2025. There has been presented an annual increasing dynamics of road accidents involving personal mobility vehicles (PMV), including fatalities. There have been reviewed sanctions for violation of traffic rules by PMV drivers, who are officially recognized as road users.

Keywords: accident rate; injuries; road traffic accidents; social risk; severity of consequences; personal mobility vehicles.

Для цитирования: Малёшина Л. М. Анализ дорожно-транспортной аварийности как метод оценки безопасности дорожного движения // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 151–159.

© Малёшина Л. М., 2024

Введение

Одним из основных принципов обеспечения безопасности дорожного движения (далее — БДД) является «приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности» [Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»]. Появление данного принципа обусловлено большим социальным и политическим значением проблемы обеспечения БДД, поскольку дорожно-транспортный травматизм является одной из основных причин смертности во всем мире [URL: <https://www.who.int/ru/news-room/factsheets/detail/road-traffic-injuries>]. Две трети всех смертей в результате дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) приходится на людей трудоспособного возраста, что наносит огромный ущерб социальной и экономической жизни общества.

На количество ДТП на фоне увеличения числа транспортных средств влияют различные факторы, включая качество дорожной инфраструктуры, нормы безопасности транспортных средств и соблюдение правил дорожного движения (далее — ПДД) [постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения»]. Транспортные системы должны учитывать потребности пользователей и прощать человеческие ошибки. Системный подход по обеспечению БДД должен быть направлен на построение безопасной транспортной системы для всех участников дорожного движения.

Для оценки состояния безопасности дорожной инфраструктуры страны и ее регионов используют анализ дорожно-транспортной аварийности (далее — ДТА), проведение которого и является целью данного исследования. Эффектив-

ность методов предотвращения дорожных происшествий во многом зависит от достоверности собранных и проанализированных данных.

Результаты исследования и их обсуждение

В табл. 1 представлены показатели ДТА на российских дорогах, извлеченные из статистических отчетов Государственной инспекции безопасности дорожного движения [URL: <http://stat.gibdd.ru/>]. Использование именно многолетних данных позволяет более объективно оценивать состояние работ по обеспечению БДД. Снижение значений показателей ДТА было непрерывным в течение четырех лет, но 2023 г. стал исключением, так как зафиксирована положительная динамика аварийности. Например, суммарное число погибших и раненных в ДТП увеличилось на 4,3% по сравнению с предыдущим годом. Но при этом отметим наименьшее с 2019 г. значение показателя тяжести последствий ДТП — 8,0 (табл. 1). Также отметим, что по данным Всемирной организации здравоохранения (далее — ВОЗ) Россия вошла в 10 стран из четырех различных регионов мира, в которых достигнуто целевое сокращение не менее чем на 50% количества смертельных случаев, наставших впоследствии ДТП.

Таблица 1

Показатели аварийности в России за период 2019—2023 гг.

Год	Число ДТП	Погибло	Ранено	Социальный риск (число погибших на 100 тыс. населения)	Тяжесть последствий (число погибших на 100 пострадавших)
2019	164 358	16 981	210 877	11,6	7,5
2020	145 073	16 152	183 040	11,0	8,1
2021	133 331	14 874	167 856	10,1	8,1
2022	126 705	14 172	159 635	9,6	8,2
2023	132 466	14 504	166 800	9,9	8,0

В качестве целевого ориентира Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р, на 2024 г. был установлен показатель социального риска, составляющий не более 4 погибших на 100 тыс. населения. Но в 2023 г. его значение составило 9,9 (табл. 1), что свидетельствует о необходимости дальнейшей проработки мер по обеспечению БДД.

Успешным примером эффективности организации дорожной инфраструктуры является Москва, которая стала лидером в России по безопасности на дорогах. По сравнению с 2019 г. число ДТП с пострадавшими в 2023 г. уменьшилось на 13%, количество погибших снизилось в 1,4 раза, а уровень социального риска составил 2,3, что значительно ниже общероссийского и соответствует показателям развитых стран мира (табл. 2). Таких цифр удалось добиться благодаря комплексной работе по развитию городской транспортной системы и взаимодействию с Госавтоинспекцией. Мэр Москвы Сергей Собянин написал в своем телеграм-канале, что для повышения уровня безопасности в столице разрабатывается и внедряется новая модель прогноза и предотвращения ДТП. Дорож-

ная инфраструктура настоящее время включает современные светофоры и камеры фотовидеофиксации, предназначенные для снижения трафика и скорости транспортного потока.

Таблица 2

Показатели аварийности в Москве за период 2019—2023 гг.

Год	Число ДТП	Погибло	Ранено	Социальный риск (число погибших на 100 тыс. населения)	Тяжесть последствий (число погибших на 100 пострадавших)
2019	9296	443	10 723	3,5	4,0
2020	7986	376	8990	3,0	4,0
2021	8516	358	9650	2,8	3,6
2022	7710	301	8810	2,3	3,3
2023	8118	307	9000	2,3	3,3

В столице, как и в целом по стране, наиболее распространенным видом ДТП является столкновение транспортных средств, на него приходится 47% от общего числа происшествий (рис. 1). При этом до 94% автомобильных аварий вызваны невнимательностью водителей и другими ошибками, включая: отвлеченное вождение (водитель во время движения использует портативные устройства, такие как мобильные телефоны), превышение скорости, игнорирование сигналов светофора и знаков «стоп», сонливость за рулем, неопытность.

Одной из задач анализа показателей ДТП является установление вины участников дорожного движения, решение которой имеет важное значение для определения ответственности за ущерб и травмы, полученные в результате происшествий. Виновность напрямую влияет на страховые претензии, компенсации и судебные разбирательства.

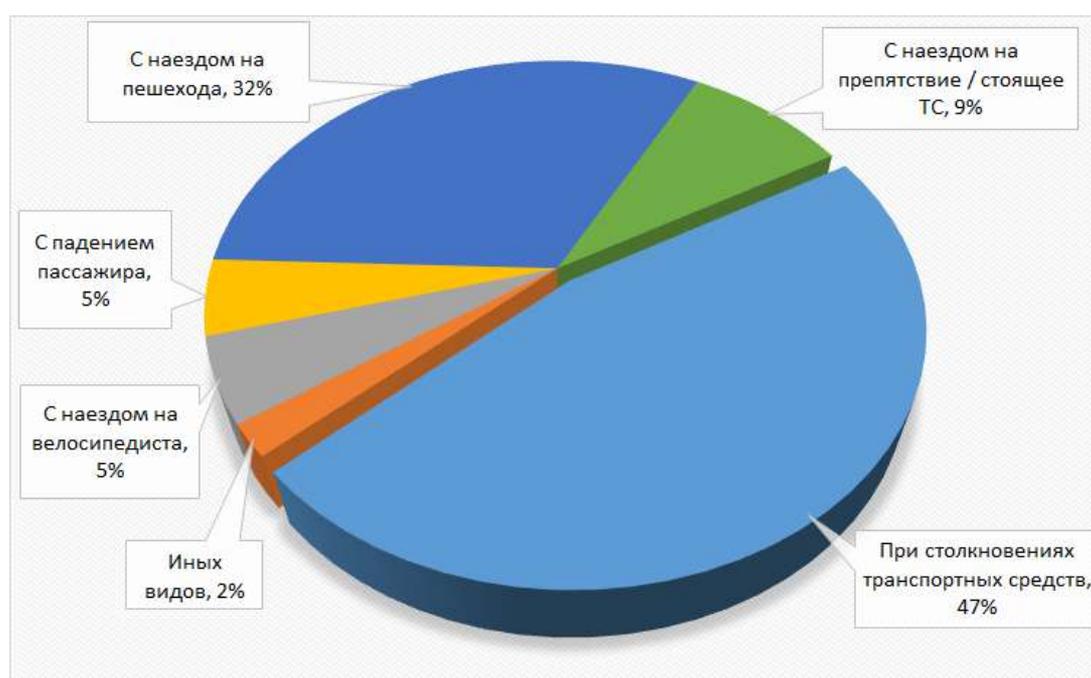


Рис. 1. Распределение основных видов ДТП в Москве за 2023 г.

Вина может быть возложена на различные стороны, участвующие в ДТП, такие как:

— водители, управлявшие транспортным средством во время ДТП: они могут быть виноваты в нарушении ПДД, вождении в нетрезвом виде или других небрежных действиях;

— производители транспортных средств: в некоторых случаях механические неисправности или дефекты в транспортном средстве могут стать причиной ДТП. В таких случаях производитель может быть привлечен к ответственности за ущерб;

— государственные органы: плохие дорожные условия и неадекватные знаки или светофоры также могут способствовать ДТП. В таких случаях к ответственности могут быть привлечены государственные органы, ответственные за содержание дорог;

— другие: пассажиры, пешеходы или велосипедисты также могут быть виноваты в ДТП, если их действия способствовали столкновению.

Ответственность за ДТП относится к юридической ответственности виновной стороны, обязанной возместить ущерб пострадавшим.

Проведенное исследование позволило сделать вывод, что главной причиной ДТП на дорогах страны является нарушение водителями транспортных средств правил дорожного движения. В 2023 г. по данной причине произошло 88% от общего числа зарегистрированных ДТП (рис. 2). Сравнительный анализ аварийности на российских дорогах и дорогах Москвы показал, что коэффициент виновности водителей столицы ниже общероссийского, но в то же время остается на высоком уровне и подвержен тем же тенденциям, что и по всей стране (рис. 2).

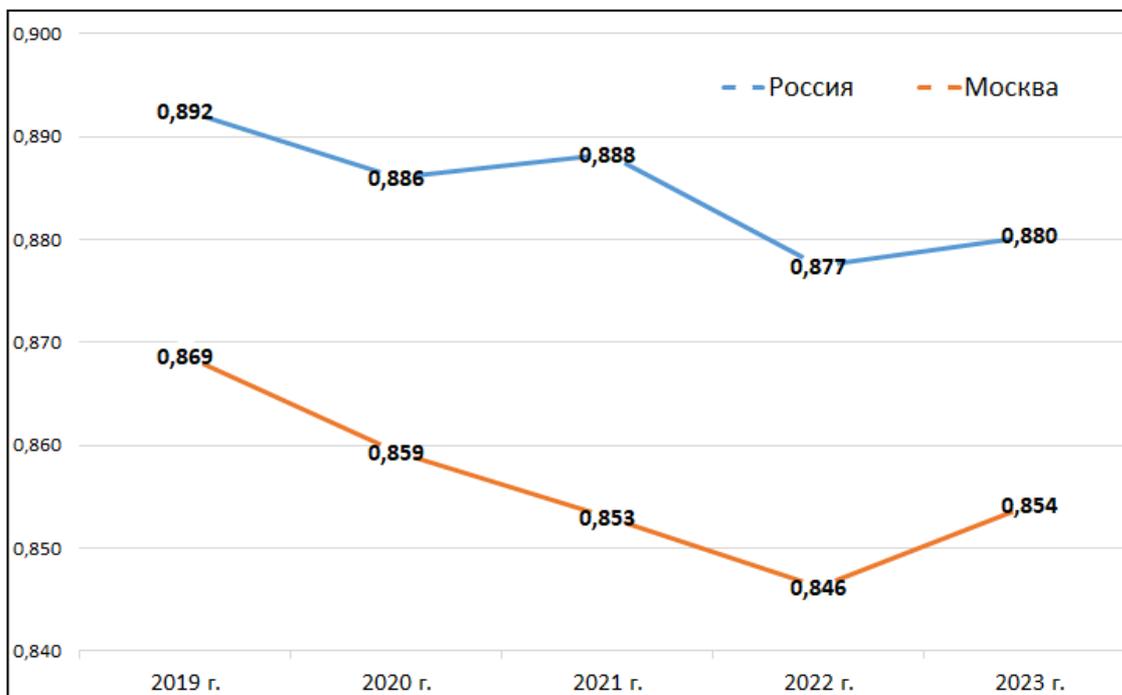


Рис. 2. Коэффициент виновности водителей транспортных средств

Особую опасность для общества представляют водители, находящиеся в нетрезвом состоянии. Употребление алкоголя значительно увеличивает риск и серьезность ДТП и, следовательно, вероятность, что происшествие на дороге приведет к серьезным травмам и даже смерти участников движения. По оценкам специалистов ВОЗ, в странах с высоким уровнем дохода около 20% смертельно травмированных водителей употребляли алкоголь, его концентрация в крови фиксировалась выше установленной законодательно нормы. В странах с низким и средним уровнем доходов населения доля таких водителей составила 33% и 69% соответственно [URL: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>].

Диаграмма за 2023 г., представленная на рис. 3, позволяет проследить закономерность совершения аварий по дням недели: выходные дни недели отмечаются наибольшим числом ДТП, совершенных по вине водителей, находившихся в нетрезвом состоянии. По статистике около 3% водителей, нарушивших ПДД и совершивших ДТП, отказываются от прохождения медицинского освидетельствования.

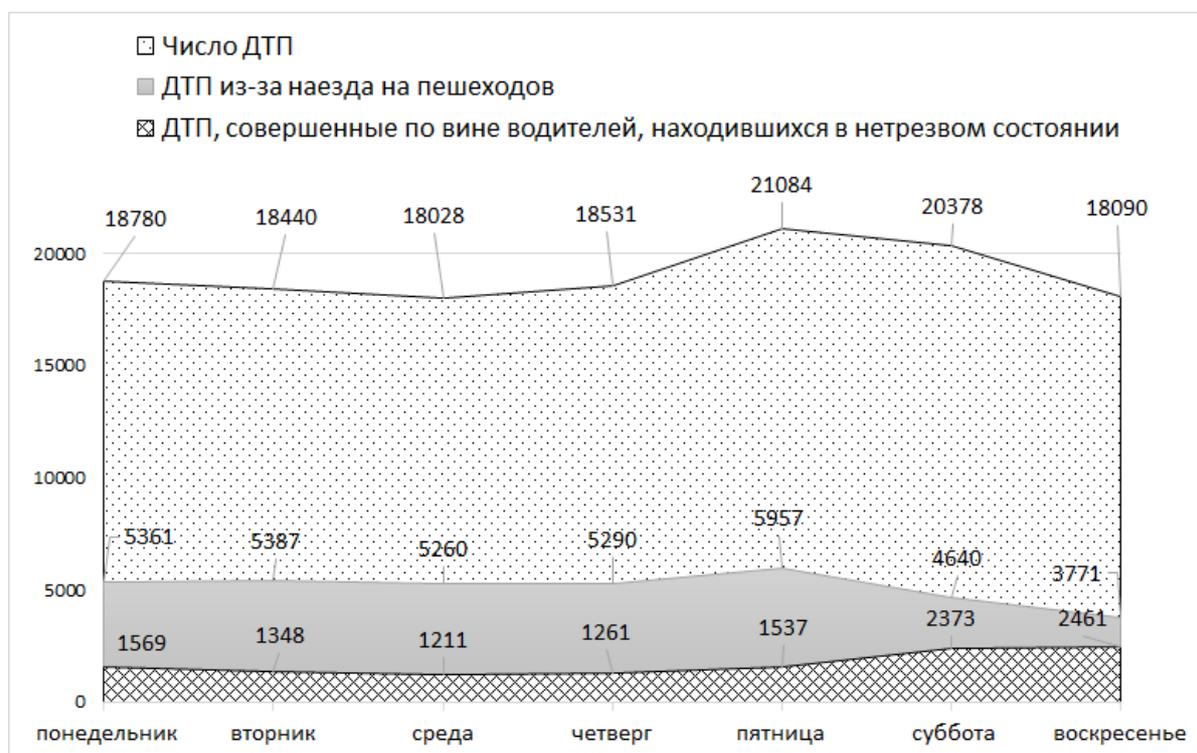


Рис. 3. Зависимость числа ДТП на российских дорогах от дня недели

На дорогах Москвы водители, находящиеся в нетрезвом состоянии, в выходные дни также совершают ДТП по своей вине чаще, чем в будни. Но если по России в 2023 г. количество ДТП, совершенных по вине водителей, находившихся в нетрезвом состоянии, составляет 8% от общего числа происшествий, то в Москве только 3% и менее 1% водителей отказались от прохождения медицинского освидетельствования. Отметим, что при нарушении ПДД водители трамваев, троллейбусов, тракторов и других самоходных механизмов были трезвы.

Правительство РФ планирует поддержать поправки об увеличении штрафов за некоторые нарушения ПДД, соответствующее решение принято на заседании комиссии по законопроектной деятельности. В частности, предлагается увели-

читать с 30 тыс. до 45 тыс. руб. штраф за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, или передачу управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения (ст. 12.8 КоАП РФ). По ст. 12.24 КоАП РФ за причинение легкого вреда здоровью при нарушении ПДД штраф предлагается увеличить с 2500—5000 до 3700—7500 руб., а среднего — с 10 000—20 000 до 15 000—30 000 руб. Отметим, что штрафы за административные правонарушения в области дорожного движения не повышались с 2013 г. Поправки предлагается внести ко второму чтению проекта закона № 644297-8 об ответственности за опасное вождение.

Беспокоит увеличение численности ДТП с участием средств индивидуальной мобильности (далее — СИМ), а также тяжесть последствий происшествий (рис. 4): в 2023 г. в результате ДТП с участием СИМ погибли 43 человека, в том числе 7 несовершеннолетних. Почти треть пострадавших (31,9%) приходится на возраст от 16 до 25 лет. Наибольшее количество ДТП с участием СИМ зарегистрировано в г. Москве (800), четыре из которых закончились смертельным исходом. За девять месяцев 2024 г. в столице зарегистрировано уже 1178 ДТП с участием СИМ и 11 смертельных случаев.

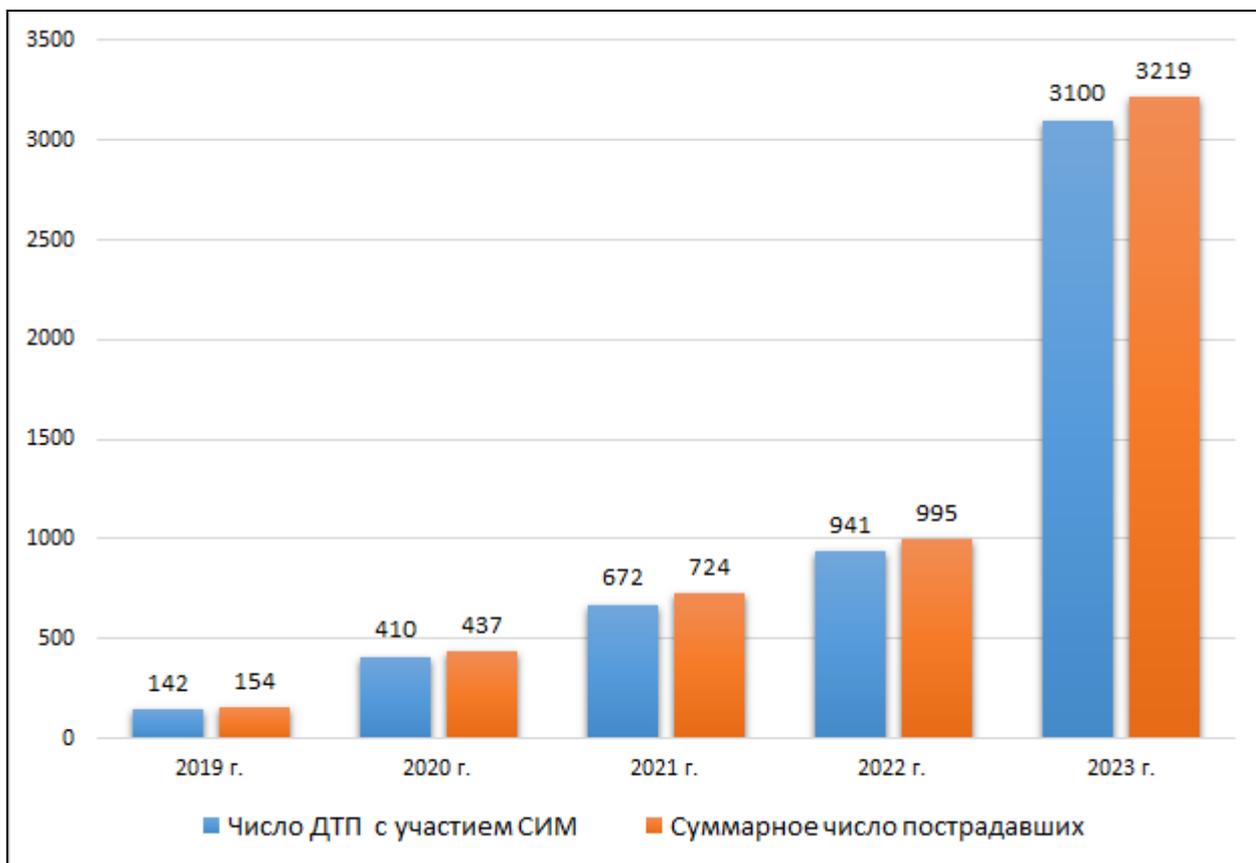


Рис. 4. Динамика ДТП с участием СИМ

Малый электрический транспорт выглядит безопасным, экономичным, простым и экологичным, но вместе с тем уже представляет опасность для окружающих, особенно в условиях отсутствия его надлежащего нормативно-правового регулирования. Для повышения уровня безопасности эксплуатации электрических СИМ необходимы обязательные технические требования в отношении их конструкции.

ФГУП «Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт «НАМИ» разработало национальный стандарт ГОСТ Р 70514-2022 «Электрические средства индивидуальной мобильности. Технические требования и методы испытаний», который утвержден и введен в действие приказом Росстандарта от 6 декабря 2022 г. № 1446-ст и устанавливает требования безопасности, методы испытаний, требования к маркировке и сопроводительной документации для снижения риска нанесения ущерба как в отношении третьей стороны, так и управляющих электрическими СИМ лиц. В соответствии с настоящим стандартом максимальная скорость электрических СИМ (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства) не должна превышать 25 км/ч, при этом на них должны быть фары или фонари, предел движения задним ходом — 6 км/ч, также обязательно должна быть реализована техническая возможность по определению местоположения СИМ.

1 марта 2023 г. вслед за введением ГОСТ Р 70514-2022 заработали обновленные ПДД, которые официально признали водителей СИМ в качестве его участников и уточнили правила движения для СИМ. Например, введено следующее ограничение: движение лиц, использующих для передвижения СИМ, разрешается со скоростью не более 25 км/ч. Во всех случаях совмещенного с пешеходами движения велосипедистов и лиц, использующих для передвижения СИМ, пешеходы имеют приоритет [постановление Правительства РФ от 6 октября 2022 г. № 1769 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации и отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации»].

Поскольку СИМ являются транспортными средствами, на них распространяются все основные нормы Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ), предусматривающие санкции за нарушение ПДД. Размеры штрафов:

— 800 руб. — за любое нарушение ПДД, например, прокатился по пешеходному переходу на красный, двигался на электросамокате в зоне действия знака 3.35 «Движение на СИМ запрещается» и т. п. (ч. 2 ст. 12.29 КоАП РФ);

— 1000—1500 руб. — за любое нарушение ПДД в нетрезвом виде (ч. 3 ст. 12.30 КоАП РФ);

— 1000 руб. — за создание помех в движении транспортного средства (ч. 1 ст. 12.30 КоАП РФ);

— 1000—1500 руб. — за нарушение ПДД и причинение легкого или среднего ущерба здоровью (ч. 2 ст. 12.30 КоАП РФ).

Заключение

Участие в дорожном движении является деятельностью в условиях постоянного риска, для снижения которого целесообразно планировать профилактические мероприятия исходя из анализа динамики показателей ДТА. Среди решений, которые помогут сократить количество ДТП и повысить безопасность дорожного движения, выделим следующие:

— разработка и внедрение просветительских программ, направленных на формирование культуры БДД. Программы должны быть нацелены на всех участников дорожного движения, включая водителей транспортных средств и

СИМ, пешеходов и велосипедистов. Они должны подчеркивать важность понимания и соблюдения ПДД, распознавания потенциальных опасностей и ответственного поведения на дороге. Благодаря данным программам люди могут лучше осознать свою роль в предотвращении ДТП и минимизации рисков;

— обеспечение соблюдения ПДД является критически важным аспектом профилактики ДТП. На принятие «сознательного решения о нарушении или ненарушении ПДД» влияет два основных фактора: это неотвратимость наказания и величина ответственности. В настоящее время размер штрафов за многие нарушения не является достаточным сдерживающим фактором, а с учетом действующих скидок в 50% сумма становится настолько малой, что не вызывает серьезных материальных последствий для нарушителей ПДД. В связи с этим Правительство РФ предлагает в 2025 г. не только увеличить величину штрафов, но и изменить «скидку» на оплату: нарушитель сможет платить 75% от штрафа в течение 30 дней;

— предотвращение вождения в нетрезвом виде. Внедрение контрольно-пропускных пунктов для проверки на трезвость является эффективной мерой для задержания водителей, управляющих транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Ужесточение штрафных санкций за нетрезвое вождение будет более эффективным, если нарушителям ст. 12.8 КоАП РФ придется вносить залог за личное транспортное средство. В сочетании с этим просветительские программы должны пропагандировать ответственное употребление алкоголя и информировать об опасности вождения в нетрезвом состоянии. Объединяя правоприменение с образованием, общество будет способно предотвращать ДТП, что спасет жизни и обеспечит безопасность всех участников дорожного движения;

— приоритет безопасности пешеходов имеет важное значение для снижения количества аварий с участием этих уязвимых участников дорожного движения. Проектирование и реализация выделенных полос и переходов для пешеходов обеспечивает им безопасное пространство для передвижения. Одновременно с этим программы по повышению осведомленности общественности могут информировать пешеходов об их правах и обязанностях на дороге. Поощрение взаимного уважения и понимания между всеми участниками дорожного движения способствует гармоничному сосуществованию и снижает риск ДТП.

**ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY
AND SECURITY**

Научная статья
УДК 625.745.12

**Правовой режим информационных систем,
используемых для информационного моделирования
в транспортном строительстве**

Шаповалов Артур Геннадьевич,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. В статье рассматривает правовой режим информационных систем, применяемых в технологиях информационного моделирования (ТИМ, англ. BIM), включая принципы правового регулирования, субъектов правоотношений и т.д. Основное внимание при этом уделяется отрасли транспортного строительства. Отмечен недостаток централизованных мер по обеспечению информационной безопасности и не до конца реализованный переход на отечественное программное обеспечение. В заключении делается вывод о необходимости детального правового регулирования общественных отношений по поводу ТИМ, интегрированного в систему информационного права с учетом всех элементов правового режима информационных систем, используемых в ТИМ.

Ключевые слова: технологии информационного моделирования; транспортный комплекс; информационная модель; правовой режим информационных систем; принципы информационного права.

**Legal regime of information systems used for information
modeling in transport construction**

Artur G. Shapovalov,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has studied the legal regime of information systems used in building information modeling (BIM), including principles of legal regulation, subjects of legal relations, etc. The particular attention has been paid to the

transport construction industry. There has been considered a lack of centralized measures to enforce information security and the incompletely implemented transition to domestic software. There has been concluded the necessity for detailed legal regulation of public relations regarding BIM, integrated into the information law system, taking into account all elements of the legal regime of information systems used in BIM.

Keywords: building information modeling; transport complex; information model; legal regime of information systems; principles of information law.

Для цитирования: Шаповалов А. Г. Правовой режим информационных систем, используемых для информационного моделирования в транспортном строительстве // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 160–165.

© Шаповалов А. Г., 2024

Технологии информационного моделирования (далее — ТИМ, англ. *BIM, Building Information Modeling*) уже прочно вошли в отечественную строительную практику, включая проекты по строительству транспортной инфраструктуры.

Так, утвержденный распоряжением Правительства РФ от 30 сентября 2018 г. № 2101-р комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года предусматривал использование технологии информационного моделирования в системе управления реализацией транспортной части плана, а также относил технологии информационного проектирования и моделирования к основным сквозным технологиям работы с данными в транспортном комплексе.

Федеральным законом от 27 июня 2019 г. № 151-ФЗ Градостроительный кодекс Российской Федерации (далее — ГрК РФ) был дополнен положениями, регулирующими использование информационных моделей в градостроительной деятельности. К их числу относится введение определения информационной модели (п. 10.3 ст. 1 ГрК РФ), возможность проведения экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий на основании информационной модели (ч. 5.3 ст. 49 ГрК РФ), наделение Правительства РФ полномочиями по определению случаев, в которых формирование и ведение информационной модели являются обязательными (п. 3.9 ч. 1 ст. 6 ГрК РФ) и другие.

Распоряжением Правительства РФ от 31 октября 2022 г. № 3268-р утверждена Стратегия развития строительной отрасли и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года, предусматривающая переход на использование сквозной технологии информационного моделирования для всего жизненного цикла объекта капитального строительства, внедрение и развитие системы управления жизненным циклом объекта капитального строительства на основе технологий информационного моделирования (государственная информационная система обеспечения градостроительной деятельности Российской Федерации).

Специалисты транспортно-строительной отрасли в настоящее время считают, что технологии информационного моделирования представляются неотъемлемой частью цифровой трансформации отрасли

[<https://www.itsjournal.ru/articles/technologies/tekhnologii-informatsionnogo-modelirovaniya-neotemlemaya-chast-tsifrovoy-transformatsii-dorozhnoy-ot/>].

Это мнение вполне согласуется с общемировыми тенденциями. Так, еще в 2009 г. Правительство Швеции поручило шведской транспортной администрации, отвечающей за проектирование, строительство, эксплуатацию и обслуживание всех государственных автомобильных и железных дорог, изучить производительность и уровень инноваций государственных заказчиков, а также предоставить рекомендации по улучшению текущей практики [https://www.academia.edu/91726036/BIM_for_Sustainable_Whole_of_life_Transport_Infrastructure_Asset_Management]. Решая поставленные задачи, шведская транспортная администрация предложила стратегию, которая предусматривает в том числе повсеместное внедрение BIM.

Как отмечается на официальном сайте Научно-инженерного центра цифровизации и проектирования в строительстве (НИЦ ЦПС) [<https://niccps.ru/company-news/standards-bim-2024> (дата обращения: 9 ноября 2024 г.)], по состоянию на июнь 2024 г. российская база нормативно-технического регулирования в области информационного моделирования (*BIM*) насчитывает 14 государственных стандартов [<https://www.rst.gov.ru/portal/gost/home/standarts/catalognational> (дата обращения: 25 ноября 2024 г.)] и 8 сводов правил [<https://www.minstroyrf.gov.ru/docs/> (дата обращения: 25 ноября 2024 г.)]. При этом несколькими годами ранее, в 2018 г., список нормативно-технических документов состоял из 8 государственных стандартов и 4 сводов правил [<http://prorubim.com/ru/2018/02/bim/> (дата обращения: 9 ноября 2024 г.)].

Таким образом, можно констатировать, что в настоящее время активно развивается нормативно-техническое регулирование ТИМ. На этом фоне, по нашему мнению, возникает необходимость в комплексном нормативном правовом регулировании общественных отношений в этой сфере.

Одна из ключевых особенностей технологии, которая может стать отправной точкой для выработки основных подходов к правовому регулированию, заключается в том, что разработка информационной модели ведется в так называемой среде общих данных, доступ к которой имеется у всех участников проекта. При этом наличие доступа к модели для всей проектной команды (включая собственника, застройщика, технического заказчика и т.д.) является одной из ключевых характеристик технологии, стандартизированной международными стандартами серии ISO 19650 (ISO 19650-1:2018, ISO 19650-2:2018), а также описанной в ряде отраслевых регламентов (Тоннельная ассоциация России. Система регламентов по внедрению технологий информационного моделирования в подземное строительство. Регламент № ТАР Р-01-04.2021. Обмен информацией на этапе проектирования, строительства и эксплуатации. Разделы 5 и 6. [https://rus-tar.ru/wp-content/uploads/2022/01/04_REGLAMENT.pdf (дата обращения: 25 ноября 2024 г.)]; Тоннельная ассоциация России. Система регламентов по внедрению технологий информационного моделирования в подземное строительство. Регламент № ТАР Р-01-06.2021. Обмен информацией при строительстве объектов метрополитена с применением технологий информационного моделирования. Разделы 5, 6, 7.1 [https://rus-tar.ru/wp-content/uploads/2022/01/06_REGLAMENT.pdf (дата обращения: 25 ноября 2024 г.)]) и в специализированной литературе [4, p. 13].

Это позволяет рассматривать ТИМ в контексте теории правового режима информационных систем, поскольку имеются оба элемента такой системы, выделенных В. М. Жерновой, а именно:

1) организационно упорядоченная совокупность содержащейся в базах данных информации (собственно информационные модели);

2) информационные технологии и технические средства, реализующие определенные технологические действия посредством информационных процессов, предназначенных для сбора, обработки, хранения и передачи информации, необходимой для реализации прав, обязанностей и законных интересов субъектов (программное обеспечение, в котором разрабатываются, обрабатываются или демонстрируются информационные модели, а также вычислительная и иная техника, с помощью которой используется это программное обеспечение, хранится информация, выводятся информационные модели и т.д.) [2, стр. 16].

В связи с этим правовой режим информационных систем, используемых в информационном моделировании, складывается из таких составляющих, как принципы правового регулирования создания и использования информационных систем; правовые методы и средства регулирования; правовой статус субъектов общественных отношений в данной сфере; организационно-технические меры защиты и использования информационных систем [2, стр. 18—19].

Говоря о принципах, правовых методах и средствах регулирования в области ТИМ, необходимо отметить следующее.

А. В. Минбалеев в числе важнейших отраслевых принципов информационного права выделяет принцип режимности информации, а также принцип установления баланса прав и законных интересов личности, общества и государства в информационной деятельности [3, стр. 80]. Кроме того, к отраслевым принципам отнесены открытость и доступность информации, кроме случаев, установленных федеральными законами, достоверность информации и своевременность ее предоставления, а также принцип установления ограничений доступа к информации только федеральными законами и принцип недопущения несанкционированного распространения, использования и уничтожения информации [3, стр. 80].

А. А. Ефремов в качестве самостоятельного принципа информационного права также справедливо выделяет обеспечение государственного суверенитета в информационном пространстве [1, стр. 19].

Все перечисленные принципы играют ключевую роль в функционировании информационных систем, задействованных в информационном моделировании. В частности, для объектов, которые можно условно обозначить как имеющие стратегическое значение (и к ним, несомненно, относятся объекты транспортной инфраструктуры), катастрофические последствия может иметь не только неправомерное уничтожение информационной модели или ее искажение, но также и неправомерный доступ к ней третьих лиц.

Что касается субъектов правоотношений, складывающихся в процессе информационного моделирования, то их можно разделить на следующие группы согласно классификации, предложенной В. М. Жерновой: субъекты, формирующие информацию (проектировщики, сметчики); субъекты, обрабатывающие информацию (например, сотрудники заказчика, проверяющие модель на коллизии или заполнение параметров); субъекты, передающие информацию (ТИМ-

менеджеры); субъекты, получающие информацию (заказчик, собственник объекта) [2, стр. 20].

Учитывая различные роли указанных субъектов, они могут обладать различными правами доступа к информации, содержащейся в модели, в зависимости от ее категории. При этом правовой статус указанных лиц будет определяться как нормами частного права (например, в разрезе обязательственных правоотношений и отношений по поводу объектов исключительных прав на результаты интеллектуальной деятельности), так и нормами публичного права.

Наконец, вопрос правового обеспечения защиты информационных систем, используемых в ТИМ, является одним из наиболее острых, особенно в отрасли транспортного строительства. Так, в настоящее время отсутствуют централизованные подходы к вопросу обеспечения информационной безопасности в этой сфере. Информационные системы, используемые в ТИМ, не отнесены к числу объектов критической информационной инфраструктуры. До настоящего времени не завершён переход на отечественное программное обеспечение. Последняя проблема имеет особое значение в контексте принципа информационного суверенитета.

Итак, в настоящее время наблюдается определенное и вполне закономерное отставание нормативного правового регулирования общественных отношений по поводу использования ТИМ от темпов развития нормативно-технического регулирования этой технологии.

Указанное положение дел характерно не только для транспортного строительства, но и для всей строительной отрасли в целом. В то же время в такой стратегически значимой сфере, как строительство транспортной инфраструктуры, эти проблемы приобретают дополнительную важность.

Поскольку рассмотренный в настоящей статье вопрос находится на стыке градостроительной деятельности и информационных технологий, общественные отношения по поводу информационного моделирования обладают своей характерной спецификой и при этом обнаруживают ряд нерешенных вопросов, требующих более детального и комплексного правового регулирования, которое должно быть интегрировано в систему информационного права и учитывать все элементы правового режима информационных систем, используемых в ТИМ.

Источники

1. Ефремов, А. А. Информационно-правовой механизм обеспечения государственного суверенитета Российской Федерации : автореф. дис. ... д-ра. юрид. наук / А. А. Ефремов. — Москва, 2021.
2. Жернова, В. М. Правовой режим информационных систем : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / В. М. Жернова. — Челябинск, 2017.
3. Минбалеев, А. В. Принципы информационного права / А. В. Минбалеев // Вестник ЮУрГУ. Серия «Право». — 2015. — Том 15. — № 1.
4. Chuck Eastman [et al.]. BIM handbook : a guide to building information modeling for owners, managers, designers, engineers, and contractors. — John Wiley & Sons, Inc., 2011.

References

1. Yefremov, A. A. Informatsionno-pravovoy mekhanizm obespecheniya gosudarstvennogo suverenityeta Rossiyskoy Federatsii [information and legal mechanism for ensuring the state sovereignty of the Russian Federation]: avtoref. dis. ... d-ra. yurid. nauk / A. A. Yefremov. — Moskva, 2021.
2. Zhernova, V. M. Pravovoy rezhim informatsionnykh sistem [Legal regime of information systems]: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk / V. M. Zhernova. — Chelyabinsk, 2017.
3. Minbaleyev, A. V. Printsipy informatsionnogo prava [Principles of information law] / A. V. Minbaleyev // Vestnik YUUrGU. Seriya «Pravo». — 2015. — Tom 15. — № 1.
4. Chuck Eastman [et al.]. BIM handbook : a guide to building information modeling for owners, managers, designers, engineers, and contractors. — John Wiley & Sons, Inc., 2011.

МОРСКОЕ ПРАВО MARITIME LAW

Научная статья
УДК 341.225

Основные направления деятельности Международного органа по морскому дну

Зигарев Александр Владимирович,
начальник отдела мореплавания Департамента государственной
политики в области морского и внутреннего водного транспорта,
Министерство транспорта Российской Федерации,
Москва, Россия

Аннотация. На сегодняшний день морское пространство, не охваченное национальной юрисдикцией государств, требует особой международной защиты, поскольку является достоянием всего человечества. Особое значение в рамках осуществления защиты международного района морского дна приобретает Международный орган по морскому дну, который осуществляет полномочия по контролю за реализацией разведывательной деятельности в пределах района. Правовое положение, а также структура Органа определены в Конвенции ООН по морскому праву. Между тем вопросы, затрагивающие специфику деятельности Органа, а также основные направления его работы на законодательном уровне и в рамках научного сообщества так и не исследованы. В статье на основе анализа действующего международного законодательства осуществлена попытка комплексного осмысления основных направлений деятельности Международного органа по морскому дну.

Ключевые слова: Международный орган по морскому дну; разведка и добыча минеральных ресурсов; защита морской среды; морское пространство.

Key areas of activity of the International Seabed Authority

Aleksander V. Zigarev,
Head of the Navigation Department of the Department
of State Policy in the Field of Maritime and Inland Water Transport,
Ministry of Transport of the Russian Federation,
Moscow, Russia

Abstract. Today, the sea area not covered by the national jurisdiction of states requires special international protection, since it is the property of all mankind. The International Seabed Authority, which is powered to control the implementation of exploration activities within the area is of particular importance in the framework of the protection of the international seabed area. The legal status and structure of the Authority are defined in the United Nation's Convention in the Law of the Sea. Meanwhile, the issues affecting the specifics of the Authority's activities, as well as the main areas of its work at the legislative level and within the scientific community, have not been studied yet. Based on an analysis of current international legislation there has been made an attempt to comprehensively understand the main areas of activity of the International Seabed Authority.

Keywords: International Seabed Authority; search and mining of mineral resources; sea environment protection; sea area.

Для цитирования: Зигарев А. В. Основные направления деятельности Международного органа по морскому дну // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 166–171.

© Зигарев А. В., 2024

Условно все морское пространство можно разделить на два правовых режима функционирования: национальный и международный. Национальная юрисдикция государств распространяется на территориальное море, являющееся его государственной территорией и находящееся под его полным суверенитетом, исключительную экономическую зону в пределах до 200 морских миль и континентальный шельф. Международная юрисдикция распространяется на территорию, не охваченную национальным суверенитетом и юрисдикцией прибрежного государства. Именно к таким морским пространствам в международном морском праве относится международный район морского дна (далее — район). Данная правовая категория международного права представляет собой дно морей и океанов, находящихся за пределами национальной юрисдикции.

Район является местом глубоководной добычи полезных ископаемых, а также достоянием человеческого наследия, поэтому находится под усиленной охраной международного сообщества. Одним из важнейших международных органов, осуществляющих регулирование отношений в пределах территории района, является Международный орган по морскому дну (МОМД). Названный Орган обладает статусом межправительственной организации, предусматривающей участие в ней 159 государств и стран Европейского Союза. МОМД осуществляет деятельность по управлению минеральными ресурсами в районе [3, стр. 96].

Особенности функционирования и правовое положение МОМД определены в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., а также Соглашении к ней, принятом в 1994 г. В иных конвенциях и соглашениях международного уровня отсутствует упоминание о данном Органе. Следует также подчеркнуть низкий уровень исследованности правового положения МОМД в рамках научной среды. При этом авторы все же раскрывают вопросы, связанные с особенностями правового режима района, перспективами развития деятельности МОМД, а также ролью Ор-

гана в осуществлении глубоководной разработки морского дна [2, стр. 180]. Между тем ни в положениях Конвенции, ни в научном сообществе не раскрываются вопросы, затрагивающие характеристику основных направлений деятельности МОМД. На основе анализа Конвенции ООН по морскому праву попробуем сформулировать такие направления и дать им характеристику.

В качестве первого направления укажем управление данными. Согласно п. 1 ст. 157 Конвенции МОМД осуществляет управление ресурсами района, а также контроль за добычей полезных ископаемых. К тому же в юрисдикцию Органа входит управление научными исследованиями в пределах территории района и содействие их проведению, включая координацию и распространение результатов таких исследований (п. 2 ст. 143 Конвенции). В качестве одного из значимых стратегических направлений деятельности МОМД на 2024—2028 гг. является подготовка информационных сводок о состоянии фондов экологических данных, способствующих расширению знаний о районе и, в частности, о состоянии ресурсов морской среды [URL: <https://www.isa.org.jm/strategic-plan-2024-2028/> (дата обращения: 15 октября 2024 г.)].

МОМД имеет собственную базу данных по глубоководному морскому дну и океану (*DeepData*), которая объединяет информацию о состоянии района и находящихся на его территории минеральных ресурсов, получаемую ежедневно из различных источников. База данных МОМД также содержит информацию, получаемую подрядчиками в результате осуществления ими разведывательных работ в пределах территории морского дна. Информация, содержащаяся в базе данных МОМД, делится на две категории: открытая и конфиденциальная. К первой категории относится информация о состоянии окружающей среды, включая биологические, физические и геохимические параметры морских экосистем. Ко второй категории — геологическая информация.

В качестве второго направления деятельности МОМД можно выделить разработку и принятие правил, положений и процедур в части осуществления деятельности в районе. Согласно п. 1 ст. 153 Конвенции МОМД осуществляет организацию и контроль за деятельностью в районе. Так, МОМД был разработан и принят Кодекс по добыче полезных ископаемых, содержащий правила поиска, разведки, добычи и эксплуатации полезных ископаемых [URL: <https://www.isa.org.jm/the-mining-code/> (дата обращения: 15 октября 2024 г.)]. В отношении деятельности по осуществлению разведки в районе Кодекс содержит три свода правил в зависимости от вида минеральных образований: для полиметаллических конкреций, для полиметаллических сульфидов и для кобальтоносных железомарганцевых корок. Своды правил подкрепляются рекомендациями, подготавливаемыми Юридической и технической комиссией МОМД.

Орган также осуществляет разработку правил по эксплуатации минеральных ресурсов, добываемых в районе. Данные правила направлены на сбалансированность экономических потребностей государств и защиты окружающей среды. Правила обязательны для исполнения всеми государствами — членами МОМД.

Согласно п. 2 ст. 143 Конвенции МОМД осуществляет разработку контрактов на проведение разведки в пределах района с учетом соблюдения выше названных правил. Начиная с 1994 г. разведывательная деятельность осуществляется только на основании заключения специальных контрактов. На сегодняшний

день на осуществление в районе разведывательной деятельности насчитывается 31 контракт сроком на 15 лет. В названной деятельности принимают участие 22 подрядчика, в числе которых российская компания АО «Южморгеология».

Большинство таких контрактов заключены в отношении разведки полиметаллических конкреций (19 ед.), остальные заключены на разведку полиметаллических сульфидов (7 ед.) и богатых кобальтом корок (5 ед.). Перед заключением контракта каждый подрядчик обязан предоставить в Орган необходимые документы, подтверждающие безопасность осуществления разведывательной деятельности, а также документы, содержащие план действий при возникновении чрезвычайных ситуаций. Разведывательная деятельность осуществляется в нескольких зонах: Клариион-Клиппертон, Индийском океане, Срединно-Атлантическом хребте и Тихом океане [4, стр. 581]. К тому же для осуществления названной деятельности определяется правомочная территория: для разведки полиметаллических конкреций площадь разведывательной территории на одного подрядчика составляет 75 тыс. кв. км; для разведки полиметаллических сульфидов — 10 тыс. кв. км; для разведки богатых кобальтом корок — 3 тыс. кв. км.

На основании ст. 145 Конвенции приходим к выводу, что одним из наиболее значимых направлений деятельности МОМД является защита морской среды. Сущность такой деятельности заключается в предупреждении неблагоприятных последствий от осуществления разведывательной деятельности в районе. Деятельность по защите морской среды включает в себя меры, направленные на предотвращение и сохранение под контролем загрязнения морской среды, включая сохранение природных ресурсов. В Конвенции отмечается, что ущерб морской среде могут наносить следующие виды деятельности: бурение, драгирование, выемка грунта, удаление отходов, строительство и эксплуатация или техническое обслуживание установок и другие виды деятельности.

В рамках названного направления деятельности МОМД осуществляет разработку и принятие нормативной базы, регулирующей разведывательную деятельность в районе. Орган публикует информацию открытого доступа и предоставляет доступ общественности к данным о состоянии окружающей среды. К полномочиям МОМД относится также разработка научно и статистически обоснованных программ и методологий, направленных на осуществление мониторинга состояния морской среды.

В качестве отдельного направления деятельности, осуществляемого МОМД, следует выделить реализацию самостоятельных научных исследований (ч. 2 ст. 143 Конвенции). Научные исследования в районе осуществляются исключительно в мирных целях и на благо всего человечества посредством использования надлежащих способов и методов [1, стр. 278]. В рамках данного направления Орган осуществляет взаимодействие с международным научным сообществом, организует проведение научных семинаров, осуществляет спонсирование научных публикаций по вопросам обеспечения защиты морской среды и снижения негативных последствий от реализации разведывательной деятельности. В целях обмена опытом и координации научных знаний в области охраны морской среды от вредных факторов МОМД осуществляет взаимодействие с Десятилетием ООН. Орган предоставляет уникальную платформу для объединения экспер-

тов и ученых в названной области для содействия научным целям Десятилетия ООН.

Последнее направление, которое будет выделено в рамках данного научного исследования, — реализация добровольных обязательств. На сегодняшний день МОМД осуществляет деятельность по развитию семи добровольных обязательств. Первое обязательство связано с содействием развитию глубоководной грамотности. Сущность такого обязательства заключается в повышении осведомленности общественности о ресурсах морской среды. Второе обязательство связано с расширением прав женщин в отношении их участия в научных исследованиях. По мнению Органа, ограничение участия женщин в проведении морских научных исследований формирует предпосылки для неравенства правовых возможностей мужчин и женщин. Об этом отмечается в Стратегическом плане на 2024—2028 гг. Третье обязательство — награда за выдающиеся достижения в сфере осуществления глубоководных научных исследований. Следующее обязательство связано с проведением долгосрочных океанографических наблюдений в районе. Названное обязательство способствует повышению эффективности управления защитой глубоководных экосистем от негативного воздействия разведывательной деятельности.

МОМД также осуществляет развитие таксономии глубоководных районов, что способствует улучшению идентификации и описания видов, а также более точной оценке биоразнообразия в глубоководных районах. К добровольным обязательствам МОМД относится реализация проекта «Абиссальная инициатива по «Голубому росту», направленного на укрепление потенциала тихоокеанских малых островных государств (СИДС) по устойчивому развитию и получению выгод от их голубой экономики. Орган осуществляет поддержку «голубой экономики» Африки, которая направлена на содействие вовлечению африканских государств в режим района и на содействие развитию соответствующих институтов на национальном уровне. МОМД поддерживает устойчивое развитие экономики государств, находящихся в географически неблагоприятном положении.

Таким образом, в рамках проведенного научного исследования были выявлены следующие основные направления деятельности Международного органа по морскому дну: управление данными; разработка и принятие правил, положений и процедур в части осуществления деятельности в районе; разработка правил по эксплуатации минеральных ресурсов, добываемых в районе; защита морской среды; нормативное правовое регулирование разведывательной деятельности в районе; реализация самостоятельных научных исследований; реализация добровольных обязательств.

Источники

1. Желтяк, Т. П. Основные принципы правового режима международного района морского дна / Т. П. Желтяк // *Colloquium-Journal*. — 2019. — № 16-7(40). — С. 278—279.
2. Залилов, Т. М. Правовой режим района морского дна в международном праве / Т. М. Залилов // *Международно-правовая система и наука в поиске ответов на глобальные вызовы: сборник научных статей молодых исследователей*. — Санкт-Петербург : Центр научно-информационных технологий «Астерион», 2024.
3. Тодоров, А. А. Перспективы деятельности Международного органа по морскому дну в контексте управления Арктикой / А. А. Тодоров // *Арктика и Север*. — 2019. — № 34. — С. 90—109.

4. Шуварикова, Е. А. Роль Международного органа по морскому дну в осуществлении управления геологоразведочной деятельностью на территории Международного Района морского дна / Е. А. Шуварикова // Вопросы устойчивого развития общества. — 2022. — № 7. — С. 578—582.

References

1. Zheltyak, T. P. Osnovnyye printsipy pravovogo rezhima mezhdunarodnogo rayona morskogo dna [Basic principles of the legal regime of the international seabed area] / T. P. Zheltyak // Colloquium-Journal. — 2019. — № 16-7(40). — S. 278—279.
2. Zalilov, T. M. Pravovoy rezhim rayona morskogo dna v mezhdunarodnom prave [Legal regime of the seabed area in international law] / T. M. Zalilov // Mezhdunarodno-pravovaya sistema i nauka v poiske otvetov na global'nyye vyzovy: sbornik nauchnykh statey molodykh issledovateley. — Sankt-Peterburg : Tsentr nauchno-informatsionnykh tekhnologiy «Asterion», 2024.
3. Todorov, A. A. Perspektivy deyatelnosti Mezhdunarodnogo organa po morskому dnu v kontekste upravleniya Arktikoy [Prospects for the activities of the International Seabed Authority in the context of Arctic governance] / A. A. Todorov // Arktika i Sever. — 2019. — № 34. — S. 90—109.
4. Shuvarikova, Ye. A. Rol' Mezhdunarodnogo organa po morskому dnu v osushchestvlenii upravleniya geologorazvedochnoy deyatelnost'yu na territorii Mezhdunarodnogo Rayona morskogo dna [The role of the International Seabed Authority in the management of geological exploration activities in the International Seabed Area] / Ye. A. Shuvarikova // Voprosy ustoychivogo razvitiya obshchestva. — 2022. — №7. — S. 578—582.

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА
THEORY AND METHODOLOGY OF TRANSPORT LAW

Научная статья
УДК 658.7:004

Онтологии в транспортном праве

Нестеров Евгений Александрович,
кандидат юридических наук, доцент,
директор Юридического института,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

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

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.

Ontologies in transport law

Evgeny Al. Nesterov,
Candidate of Law, Associate Professor,
Head of the Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Viktor Ya. Tsvetkov,

Doctor of Technical Sciences, Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. Modern digital technologies and products are the basis for improving the transport sector and society. Digital transformation has evolved from a technological opportunity into a necessity for managing 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 appeared within the framework of the digital economy and digitalization of society. The current paper has reflected the evolution of research in the field of digital transformation of society and the development of digital law. There have been shown similarities and differences between the concepts of digitalizing, digitalization, and digital transformation. There has been demonstrated a connection between digital transformation and digital economy. Based on the generalization, there has been given the authors' 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.

Для цитирования: Нестеров Е. А., Цветков В. Я. Онтологии в транспортной праве // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 172–180.

© Нестеров Е. А., Цветков В. Я., 2024

Введение

Онтология права часто упоминается в литературе [1—4]. Фундаментальные исследования в этом направлении выполнены Г. А. Гаджиевым [5]. Книга посвящена исследованию категорий правовой реальности. Однако речь в ней идет о правовой реальности, которую автор обозначает термином «онтология права». Онтология рассматривается не как производная онтологий или прикладная онтология, а как развитие категории юридической реальности. Поэтому данная работа носит философски концептуальный характер, связана с юридическим концептом, а не с прикладной теорией права. Онтология права и онтология транспортного права есть разновидность онтологии. Прикладная онтология строится на основе детализации формальной онтологии. Формальная онтология обеспечивает связь между прикладными онтологиями как ствол дерева обеспечивает связь между ветвями. Такая связь позволяет осуществлять междисциплинарный перенос знаний и опыта.

Материалы и методы

В качестве материалов использовались опубликованные исследования в области онтологий, онтологий права, цифровой трансформации, транспортного права. Для изучения применения онтологий в области права использовались методы контент-анализа, монографического анализа, системного анализа, срав-

нительного анализа. Анализ литературных источников позволил раскрыть содержание и онтологии транспортного права.

Развитие онтологий и онтологий права

Правовая онтология Г. Д. Гурвича [6] тесно связана с аксиологией права. Гурвич дает следующую интерпретацию права: «Право есть позитивный порядок, представляющий собой попытку реализации справедливости в определенной социальной среде посредством системы обладающих императивно-атрибутивным характером многосторонних правил, которые устанавливают строго определенную взаимозависимость между коррелирующими обязанностями и притязаниями, обретают свою обязывающую силу в “нормативных фактах”» [7].

Практический интерес представляет формализация онтологии права с позиций абстрактной логики [8]. Принято считать, что типу логической теории комплементарен тип формальной онтологии, которая описывает ряд абстрактных объектов. Этот ряд формирует картину мира предметной действительности.

Идея формальной онтологии описана Э. Гуссерлем. Его точка зрения на логику заключалась в ее двухуровневом строении. Логика на низшем (первом) уровне есть наука об умозаклучениях. Ее основой является теоретико-дедуктивная компонента. Логика на верхнем уровне есть наука о категориях и методах категоризации. Это дает основание находить соответствие между реальностью и формальными структурам и о логике как способе их двухуровневого описания. Рассмотрение логики как априорной науки о формальных структурах привело к формированию абстрактной логики. Понятие абстрактной логики, как логики второго уровня, сближает ее с формальной онтологией. Важными для абстрактной логики являются: изоморфные структуры; система формального языка как целостная система; отношения соответствия и выполнимости между элементами формальной структуры.

Классическая логика исходит из фундаментального допущения, что мир образован из неизменных сущностей — объектов, их свойств, множеств, функций над множествами отношений между ними и т.д. Это онтологическое допущение. С этой точки зрения право есть сущность.

С точки зрения абстрактной логики такое онтологическое допущение не является необходимым. Онтология связана с логикой не только на уровне дедуктивного или индуктивного описания предметной действительности, но и на уровне задания исходных онтических объектов, что и делает логику формальной онтологией. Термин «онтологический» относится к классу сущностей. Термин «онтический» применяется к таким свойствам сущностей, которые можно узнать эмпирически.

Вытекающая отсюда идея онтологической инженерии (*ontological engineering*) использует методы абстрактных логик для конструирования прикладных предметных областей, которые называют иногда доменными онтологиями. Кроме этого применяют категориальные логики. В них место традиционного для логики исследования трансцендентальных познавательных структур, имеющих, как предполагалось ранее, общечеловеческое значение, занимает рассмотрение структур различных предметных областей и категорий в них.

В абстрактной логике прикладная онтология есть разновидность формальной онтологии, получаемой за счет встраивания в формальную онтологию приклад-

ных параметров и категорий. Это механизм «сверху вниз», который называют также ономаσιологическим моделированием. Механизм детализации модифицирует онтологии. Механизм «снизу вверх» или семасиологическое моделирование позволяет находить соразмерность между прикладными онтологиями через онтологии высшего порядка. Ранее такие онтологии рассматривались как непересекающиеся множества. Использование семасиологического подхода позволяет находить связь, соответствие и соразмерность. Это дает основание ввести понятия «онтологическая соразмерность» или «онтологическое соответствие». Онтологическое соответствие означает инвариантность структур прикладной онтологии.

Категории права создают на основе категорий или категориальных логик. Правовые онтологии, применяющие категории типа «субъект права», «регулятивные отношения», «правовые нормы» и другие, становятся в абстрактной логике результатом логической выводимости.

Еще один подход связан с рассмотрением правовой онтологии с позиции цифровых прав, которые возникли как результат цифровой трансформации общества. При этом они развиваются в двух направлениях. Первое направление связано с правовым регулированием сферы цифровых продуктов и технологий. Второе направление связано с формированием новой формы права — цифрового права. Особенность второй формы в необходимости: комплементарности норм права с компьютерной информацией; перевода бумажной нормативной документации в цифровую форму; применения алгоритмических методов принятия правовых решений; формировании, использовании компьютерной базы данных прецедентов для принятия решений.

Цифровые права связаны с информационным пространством. Любое публичное пространство требует регулирования. Любое право, включая цифровое право, требует соразмерности и комплементарности с другими правами. К сожалению, идея цифровых прав толкуется неоднозначно как внутри России, так и за рубежом. В настоящее время эта идея находится на стадии обсуждения. На уровне интуиции все понимают примерно одинаково, но на уровне дефиниций предлагаются разные толкования. На это оказывает влияние «догма одномерности». Она состоит в том, что сложное явление пытаются объяснить одной формулировкой, исключая возможную полисемию и множественность интерпретаций.

Федеральным законом от 18 марта 2019 г. № 34-ФЗ введено понятие «цифровое право»: «Цифровыми правами признаются названные в таком качестве в законе обязательственные и иные права, содержание и условия осуществления которых определяются в соответствии с правилами информационной системы, отвечающей установленным законом признакам. Осуществление, распоряжение, в том числе передача, залог, обременение цифрового права другими способами или ограничение распоряжения цифровым правом возможны только в информационной системе без обращения к третьему лицу». Слабым местом является упоминание об информационной системе. Объекты цифрового права, такие как банковская карта, социальное удостоверение, цифровая подпись, функционируют без информационной системы, но в информационных технологиях. Поэтому данное определение можно рассматривать как основу для дальнейшего

уточнения цифровых прав. Далее в Законе поясняется понятие «субъект цифрового права», но слабо определяется объект цифрового права.

И. В. Понкин [9] упрощенно толкует цифровые права: «Смысловой субстрат содержания данной статьи определяет цифровые права как обязательственные и иные права, содержание и условия осуществления которых определяются в соответствии с правилами информационной системы, отвечающей установленным законом признакам». Опять слабым местом является упоминание «информационные системы». Цифровые права, как и многие другие права, существуют независимо от информационной системы, но в некоторых случаях связаны с ней. Цифровые права близки к обязательственным правам и имущественным правам. Цифровые права можно рассмотреть с позиций трех модальных категорий: допустимость, возможность, обязательность. Они включают право на доступ к цифровым продуктам и технологиям. Они включают возможность использования цифровых продуктов и технологий. Они включают обязательства или ответственность за соблюдение или нарушение прав.

Следует отметить существующее заблуждение относительно толкования цифровых прав. В ряде литературных источников цифровые права толкуются как исключительно машинно-читаемые документы. Скорее наоборот, цифровые права большей частью имеют бумажную документальную форму. Цифровые права касаются физических и юридических лиц, поэтому нельзя сводить их только к субъектным правам. Специфическим является цифровое право на ценные бумаги и акции, которые под влиянием внешних обстоятельств могут менять стоимость независимо от действий правообладателя.

И. В. Понкин [9] — один из первых, кто связывает цифровые права с понятием онтологии. По существу, это отражение того факта, что цифровые права содержат знание или являются носителями знания. Некоторые положения требуют уточнения. Например, юридическая фикция «электронное лицо», обладающая специфической правосубъектностью. Здесь требуется пояснить, относится ли к электронному лицу робот или интеллектуальная система, а не только человек.

Следующий пункт «цифровые права человека» требует коррекции. Право регулирует пространство, в котором находится объект и субъект. Человек не находится не в цифровом пространстве, а в социальном. Но человек может взаимодействовать с цифровым пространством. По мнению авторов, более корректно заменить «цифровые права человека» на «права человека в цифровом пространстве».

В работе упоминается робот как цифровой двойник человека. Цифровые двойники широко используются в промышленности (индустрия 4.0) как технологические объекты. Целесообразно робота классифицировать как интеллектуальный двойник человека. Автор [9] задает острый вопрос, какие права у неантропоморфов. В 1994 г. комиссия ООН признала права у человекоподобных приматов. Ни о каких цифровых правах речь не шла. В настоящее время обсуждается вопрос, и Европейский Союз уже предложил права для роботов. Но в этом случае надо говорить о правах для объектов искусственного интеллекта, а не о цифровых правах роботов.

Цифровые права связаны с онтологией и позволяют перейти к рассмотрению онтологий транспортного права.

Онтологии транспортного права

Традиционно онтологии редко рассматривают при изучении транспортного права [10]. Однако, как показывает практика, онтологии влияют на управление и являются инструментом управления [11]. Транспортная инфраструктура требует постоянного управления. Транспортное право регулируется большой совокупностью разных документов. Это накладывает особенности на правовое регулирование транспортной инфраструктуры. Отсюда возрастает роль онтологий.

Спецификой онтологий транспортного права является необходимость учета транспортных отношений. При этом надо принимать во внимание четыре аспекта. Первый аспект включает рассмотрение транспортных отношений в области технологий и организации транспорта. Аналогом служат системные отношения и отношения в сложной организационной системе. Второй аспект включает рассмотрение пространственных отношений в управлении перевозками и транспортной инфраструктурой. Этот аспект приводит к необходимости учета геоинформатики и геоинформационных отношений. Функционирование транспорта происходит в пространстве, что обуславливает применение пространственной экономики [12]. Отсюда вытекает третий аспект транспортных отношений — экономический. Цифровизация общества привела к понятию «цифровое право» и применению его в практической деятельности. Это ведет к необходимости учета цифровых отношений. Сюда же попадают отношения в киберпространстве. Эти аспекты определяют специфику онтологий транспортного права.

Онтологии транспортного права являются разновидностью транспортных онтологий. Эффективность управления транспортом влечет эффективность функционирования транспортной системы. Право, как регулирующий механизм, определяет эффективность управления транспортной системы. Онтологии в сфере транспорта можно характеризовать как транспортные онтологии. Это особый феномен в сфере транспорта и особый вид онтологий. Транспортная онтология относится к области прикладных онтологий. Для построения транспортной онтологии применяют два варианта: семантическая паутина и модель связанных данных, которая может иметь иерархическую или сетевую структуру. Второй фактор приводит к тому, что для образования онтологий либо создают словари, либо особым образом организуют словарь, который становится онтологией.

Транспортные онтологии дают общее представление знаний о транспортной системе или ее подсистеме. Они определяют термины и отношения между ними. Предметные онтологии систематизируют свою предметную область. Отсюда онтологии можно рассматривать как инструмент систематизации. Дополнительным фактором формирования онтологий является использование стандартов при управлении транспортом. Стандарты также систематизируют сферу транспорта и тем самым осуществляют поддержку транспортных онтологий. Управление транспортом связано с ситуацией, в которой находится стационарный объект транспортной инфраструктуры или подвижный объект. Транспортная онтология помогает построить целостную управленческую ситуацию, в которой функционирует подвижный объект.

Транспортные онтологии на базе сетевых моделей можно назвать научными онтологиями. Для них приемлема модель Гуарно и модель Гуссерля. Эти онтоло-

гии полезны для исследователей и специалистов управления. Транспортные онтологии на базе моделей связанных данных полезны для специалистов-практиков, работающих в области транспорта. Однако онтология — это не простой словарь, а система интегрированных данных.

При формировании онтологий на базе моделей связанных данных возникает проблема формирования методов специальной интеграции данных для построения транспортных онтологий. Здесь следует отметить, что такой инструмент дает геоинформатика. В геоинформатике применяют геоданные [13], которые являются структурированной системой связанных данных. Причем геоданные связывают воедино разные качества: числовые (координаты, дистанция, объем); атрибутивные (экономика, физические свойства, состояние); временные (когда и в какой последовательности).

Методика формирования транспортных онтологий

Методика формирования транспортных онтологий применима для формирования онтологий транспортного права. При формировании транспортных онтологий применяют специальную технологию, называемую «маркировка информации». Эта технология включает процессы дополнения информации специальным набором маркеров (информационных единиц), для которых составлен словарь или тезаурус. Примером такой маркированной информации является карта с условными знаками объектов транспорта.

Исследования показывают целесообразность введения понятий «транспортная онтология» и «онтология транспортного права». В итоге можно сформировать общую методику формирования онтологий транспортного права.

На первом этапе выполняют анализ предметной области и выявляют ключевые термины. Онтологии транспортного права включают термины из области права и технологий управления транспортом. Это требует привлечения специалистов-экспертов из двух областей — права и транспорта.

На этом этапе может появиться онтологическая неопределенность, обусловленная дублированием терминов, их противоречивостью и несогласованностью. Устранение онтологической неопределенности есть часть первого этапа. Эта часть является обязательной перед дальнейшим формированием онтологий.

На втором этапе выполняют анализ терминологических отношений между ключевыми комплементарными терминами и дополняют их поясняющими (маркировка) или связующими терминами. Комплементарность ключевых терминов — обязательное условие формирования онтологий. Терминологические отношения маркируют с помощью специального тезауруса.

На третьем этапе формируют глоссарий — онтологию связанных понятий в предметной области. Особенностью глоссария онтологий является дополнение его глоссарием терминологических отношений.

На четвертом этапе осуществляют концептуализацию. Она включает понятийную кластеризацию области глоссария и формирование кластеров по сущностям или по обобщенным понятиям.

На пятом этапе формируют концепты на основе найденных понятийных кластеров.

На шестом этапе формируют топологическую модель онтологии. Иногда для этой цели используют графовую базу данных.

Все этапы обеспечивают лингвистическую связанность терминов и онтологий. Данная методика является общей. Специфика появляется на первом этапе в подборке специальных терминов и отсеивании не принадлежащих к данной области терминов. Специфика появляется также на четвертом и пятом этапах, где концептуализация осуществляется с применением терминов предметной области. Формирование концептов также выполняется с учетом специфики. Иногда применяют словообразование для введения нового концепта, который логически вытекает из рассмотрения материала. На четвертом и пятом этапах допустимо применять логическую модель Гуссерля. Она использует свойство логической выводимости для формирования онтологий. В этом случае лингвистическая связанность онтологий дополняется логической связанностью. Для транспортных онтологий и онтологий, применяемых в управлении, логическая связанность является необходимой.

Выводы

Важным фактором системного управления транспортной инфраструктурой является право. Право определяет допустимость и недопустимость управления. Вопрос развития правоотношений в сфере транспорта является актуальным. Одной из форм развития является применение онтологий. Система государственного управления транспортом строится на основе единой транспортной политики. Онтологии способствуют развитию единой транспортной политики. Опыт в управлении транспортом приводит к целесообразности введения понятия «транспортная онтология» и «онтология транспортного права». Транспортная онтология охватывает область технологий и область права. Технологии выполняют техническое регулирование, транспортные онтологии выполняют правовое регулирование сферы транспорта. Термин «правовые технологии» широко применяется в юридической литературе. Термин «онтология транспортного права» пока не применялся. Устранение онтологической неопределенности является обязательным этапом при формировании онтологий транспортного права. Развитие транспортной сферы невозможно без применения транспортных онтологий и онтологий транспортного права.

Источники

1. Воротилин, Е. А. Онтология права в теории институционализма / Е. А. Воротилин // Известия высших учебных заведений. — Правоведение. — 1990. — № 5. — С. 42—47.
2. Баранов, П. П. Проблемы онтологии права / П. П. Баранов // Философия права. — 2013. — № 5 (60). — С. 97—103.
3. Понкин, И. В. Цифровые онтологии права и цифровое правовое пространство / И. В. Понкин, А. И. Редькина // Пермский юридический альманах. — 2019. — №. 2. — С. 24—37.
4. Куляскина, И. Ю. Об онтологической природе права / И. Ю. Куляскина // Вестник Амурского государственного университета. Серия: Гуманитарные науки. — 2022. — №. 96. — С. 3—7.
5. Гаджиев, Г. А. Онтология права: (критическое исследование юридического концепта действительности) : монография / Г. А. Гаджиев. — Москва : Норма: ИНФРА-М, 2013.
6. Загирняк, М. Ю. Концепт соборности в философии права Г. Д. Гурвича / М. Ю. Загирняк // Философский журнал. — 2022. — Том 15. — № 3. — С. 34—49.
7. Гурвич, Г. Д. Философия и социология права // Избр. соч. — Санкт-Петербург : Изд. дом СПбГУ, 2004.

8. Ладушкин, С. И. Формальная онтология права в контексте абстрактных логик / С. И. Ладушкин // Онтология и аксиология права. — 2021. — С. 22—25.
9. Понкин, И. В. К вопросу о понятии и онтологии цифровых прав / И. В. Понкин, А. И. Редькина // Пермский юридический альманах. — 2021. — № 4.
10. Егиазаров, В. Транспортное право / В. Егиазаров. — Litres, 2022.
11. Dorofeev A. [and all]. Development of transportation management system with the use of ontological and architectural approaches to ensure trucking reliability // Sustainability. — 2020. — Том 12. — № 20.
12. Tsvetkov V. Ya. Spatial Relations Economy // European Journal of Economic Studies. 2013. № 1(3). — P. 57—60.
13. Савиных, В. П. Геоданные как системный информационный ресурс / В. П. Савиных, В. Я. Цветков // Вестник Российской академии наук. — 2014. — Том 84. — № 9. — С. 826—829. — DOI: 10.7868/S0869587314090278.

References

1. Bopotilin, E. A. Ontologiya prava v teorii institutsionalizma [Ontology of law in the theory of institutionalism] / Ye. A. Vorotilin // Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedeniy. — Pravovedeniye. — 1990. — № 5. — S. 42—47.
2. Baranov, P. P. Problemy ontologii prava [Problems of the ontology of law] / P. P. Baranov // Filosofiya prava. — 2013. — № 5 (60). — S. 97—103.
3. Ponkin, I. V. Tsifrovyye ontologii prava i tsifrovoye pravovoye prostranstvo [Digital ontologies of law and digital legal space] / I. V. Ponkin, A. I. Red'kina // Permskiy yuridicheskiy al'manakh. — 2019. — № 2. — S. 24—37.
4. Kulyaskina, I. YU. Ob ontologicheskoy prirode prava [On the ontological nature of law] / I. YU. Kulyaskina // Vestnik Amurskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Gumanitarnyye nauki. — 2022. — № 96. — S. 3—7.
5. Gadzhiyev, G. A. Ontologiya prava: (kriticheskoye issledovaniye yuridicheskogo kontsepta deystvitel'nosti) [Ontology of law: (a critical study of the legal concept of reality)]: monografiya / G. A. Gadzhiyev. — Moskva : Norma: INFRA-M, 2013.
6. Zagirnyak, M. YU. Kontsept sobornosti v filosofii prava G. D. Gurvicha [The concept of conciliarity in the philosophy of law of G. D. Gurvich] / M. YU. Zagirnyak // Filosofskiy zhurnal. — 2022. — Том 15. — № 3. — S. 34—49.
7. Gurvich, G. D. Filosofiya i sotsiologiya prava [Philosophy and sociology of law] // Izbr. soch. — Sankt-Peterburg : Izd. dom SPbGU, 2004.
8. Ladushkin, S. I. Formal'naya ontologiya prava v kontekste abstraktnykh logik [Formal ontology of law in the context of abstract logics] / S. I. Ladushkin // Ontologiya i aksiologiya prava. — 2021. — С. 22—25.
9. Ponkin, I. V. K voprosu o ponyatii i ontologii tsifrovyykh prav [On the concept and ontology of digital rights] / I. V. Ponkin, A. I. Red'kina // Permskiy yuridicheskiy al'manakh. — 2021. — № 4.
10. Yegiazarov, V. Transportnoye pravo [Transport law] / V. Yegiazarov. — Litres, 2022.
11. Dorofeev A. [and all]. Development of transportation management system with the use of ontological and architectural approaches to ensure trucking reliability // Sustainability. — 2020. — Том 12. — № 20.
12. Tsvetkov V. Ya. Spatial Relations Economy // European Journal of Economic Studies. 2013. № 1(3). — P. 57—60.
13. Savinykh, V. P. Geodannyye kak sistemnyy informatsionnyy resurs [Geodata as a system information resource] / V. P. Savinykh, V. YA. Tsvetkov // Vestnik Rossiyskoy akademii nauk. — 2014. — Том 84. — №9. — S. 826—829. — DOI: 10.7868/S0869587314090278.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА HISTORY OF TRANSPORT LAW

Научная статья
УДК 343.346

«Откуда есть пошла» уголовная ответственность за транспортные преступления?

Маркунцов Сергей Александрович,
доктор юридических наук, доцент,
Национальный исследовательский университет
«Высшая школа экономики»,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Маркунцова Ирина Александровна,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Аннотация. В статье представлена авторская позиция по небольшому, но дискуссионному в доктрине уголовного права вопросу о возникновении уголовной ответственности за транспортные преступления. В ходе исследования применялись как общенаучные, так и частнонаучные (специальные) методы познания, особое место среди последних занимают собственно юридические методы, в частности, историко-правовой. В результате ретроспективного исследования авторы пришли, в частности, к выводу, что даже если считать спорной позицию ученых, считающих, что одно из первых упоминаний об уголовной ответственности за транспортные преступления встречается в законодательстве России еще XVII в., то однозначно такая ответственность появилась в первой половине XVIII в., а не в XIX в., на чем настаивают некоторые ученые в области уголовного права.

Ключевые слова: уголовная ответственность; транспортные преступления; осторожная езда; Соборное уложение 1649 г.; Уложение о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г.

What is the origin of criminal liability for transport crimes?

Sergey A. Markuntsov,
Doctor of Law, Associate Professor,
National Research University “Higher School of Economics”,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Irina A. Markuntsova,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has presented the authors' position on a small but controversial issue in the doctrine of criminal law on the origin of criminal liability for transport crimes. During the study, there have been used both general scientific and specific scientific (special) methods of cognition, a special place among the latter has been occupied by legal methods, namely historical and legal. As a result of the retrospective study, the authors have concluded that even if the position of scientists who believe that one of the first mentions of criminal liability for transport crimes in Russian legislation back in the 17th century is controversial, then such liability definitely appeared in the first half of the 18th century, and not in the 19th century, as some scientists in the field of criminal law insisted.

Keywords: criminal liability; transport crimes; careless driving; Sobornoye Ulozheniye (Sobor Code) of 1649; Ulozheniye (Code) of Criminal and Correctional Punishments of 1845.

Для цитирования: Маркунцов С. А., Маркунцова И. А. «Откуда есть пошла» уголовная ответственность за транспортные преступления? // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 181–187.

© Маркунцов С. А., Маркунцова И. А., 2024

Целью настоящей публикации выступает не только обозначение позиции авторов по небольшому, но весьма дискуссионному в доктрине уголовного права вопросу, когда была установлена (возникла) уголовная ответственность за транспортные преступления, но и решение небольшой практической задачи — «реанимировать» для научной общественности малоизученный и ранее детально не анализировавшийся в доктрине уголовного права, возможно, вследствие того, что опубликован не в специализированных юридических журналах, литературный источник — сравнительно небольшое по объему научное сообщение П. Н. Меншикова [1, стр. 740—744]. [Павел Никитич Меншиков (1809—1879) — русский драматург, общественный и государственный деятель. В 1829 г. поступил на службу в Министерство финансов, с 1833 по 1847 г. служил на различных должностях в Министерстве внутренних дел. В 1856 г. был заседателем в Санкт-Петербургской палате гражданского суда, в 1860-х гг. — в Палате уголовного суда Петербургской губернии. Как литератор был близок к кругу издателей журналов «Современник» и «Отечественные записки», в которых в основном и публиковался, также сотрудничал с некоторыми другими журналами.]

В советский период даже в рамках специальных монографических исследований вопросы становления и развития правового регулирования уголовной ответственности за транспортные преступления в дореволюционный период практически не рассматривались, в контексте историографического описания вопроса, как правило, раскрывался только генезис советского уголовного законодательства об ответственности за такого рода преступления [2, стр. 11—22].

Справедливости ради отметим, что в настоящее время в некоторых газетных и журнальных публикациях фактология из истории уголовной ответственности за транспортные преступления излагается без какого-либо научного анализа [3, стр. 56—62; 4], а в современных специальных монографических работах освещению этого вопроса вообще не уделено [5] либо уделено незначительное внимание [6, стр. 16—17].

Как указывалось выше, вопрос становления правового регулирования уголовной ответственности за транспортные преступления является дискуссионным в современной науке уголовного права. А. И. Коробеев полагает, что «одно из первых упоминаний об уголовной ответственности за, как мы сейчас бы сказали, транспортные преступления встречается в законодательстве России XVII в. Прообразом такого преступления можно считать, по-видимому, деяние, ответственность за которое устанавливалась ст. 17 гл. XXII Соборного уложения 1649 г.» [6, стр. 17]. Действительно, в рамках гл. XXII «Указ за какие вины кому чинити смертную казнь, и за какие вины смертью не казнити, а чинити наказание» Соборного Уложения 1649 г. содержится ст. 17 следующего содержания: «А будет кто с похвалы, или с пьянства, или умыслом наскочет на лошади на чью жену, и лошадью ея стопчет и повалит, и тем ея обесчестит, или ея тем боем изувечит, и беременная будет жена от того его бою дитя родит мертво, а сама будет жива, а с суда сыщется про то допряма, и тому, кто так учинит, за такое его дело учинити жестокое наказание, велеть его бити кнутом нещадно, да на нем же доправити той жене бесчестие и увечье вдвое, да его же вкинути в тюрьму на три месеца. А будет от того его бою та жена и сама умрет, и его за такое его дело самого казнити смертью» [7, стр. 291]. В следующей ст. 18 Соборного уложения 1649 г. в сущности конкретизировались признаки преступного деяния, закрепленного в ст. 17, устанавливая: «А будет такое убийство учинится от кого без умышления, потому что лошадь от чего испужався, и узду изорвав рознесет, и удержати ея будет не мощно, и того в убийство на ставити, и наказания за такое дело никому не чинити, для того, что такое дело учинится бес хитрости» [7, стр. 291—292]. Комментируя данную статью, А. И. Коробеев пишет, «как казус, т.е. невиновное причинение вреда, квалифицировались действия ездока, который “бес хитрости” (по случайному стечению обстоятельств) не смог удержать лошадь, причинившую смерть потерпевшему, “потому что лошадь от чего испужався, и узду изорвав рознесет, и удержати ея будет не мощно”» [8, стр. 101, 249—250; 6, стр. 17].

Вместе с тем указанная точка зрения разделяется не всеми учеными. В частности, по мнению А. Ю. Пожарского, «вряд ли можно согласиться и с утверждением, согласно которому прообразом транспортного преступления можно считать деяние, предусмотренное ст. 17 гл. XXII Соборного уложения..., речь, скорее, идет о посягательстве на личность, нежели о нарушении каких-либо предписаний использования гужевого транспорта или верховой лошади. Последняя в указанном деянии используется в качестве орудия совершения преступления, а не предмета посягательства... ни одна из норм, содержащихся в Соборном уложении, на которые обычно ссылаются авторы, не содержит уголовно-правового запрета, признаваемого транспортным преступлением, да и вряд ли могло быть это в принципе» [9, стр. 41]. Представляется, что использование в ст. 18 самого термина «убийство» отнюдь не добавляет аргументов в пользу первой из обо-

значенных позиций, но в данном случае все зависит от толкования термина «убийство». В гл. XXII «Указ за какие вины кому чинити смертную казнь, и за какие вины смертию не казнити, а чинити наказание» Соборного уложения 1649 г. значительная часть норм, действительно, устанавливает уголовную ответственность за различные разновидности убийств, но не только. При этом в указанных нормах наряду с термином «убийство» используется и понятие «смертное убийство» (например, в ст. 14 или 19 гл. XXII Соборного уложения 1649 г.). Как представляется, если рассматривать положения ст. 17 и 18 во взаимосвязи и исходить из того, что понятие «убийство», упоминаемое в ст. 18, толковать как «причинение смерти», то действительно выходит, что в границы деяний, описываемых в ст. 17, могли подпадать случаи, при которых причинение смерти (в качестве последствия) как охватывалось, так и не охватывалось умыслом ездока (т.е. как случаи умышленного убийства, в которых лошадь используется в качестве орудия совершения преступления, так и случаи нарушения управления («наскочет... стопчет и повалит») лошадью, при которых наступление последствий в виде смерти не охватывались умыслом лица). Тогда как в ст. 18 речь действительно идет о казусе — невиновном причинении смерти в результате действий, связанных с управлением лошадью.

Исходя из общего тезиса о том, что *транспорт в России появился в XIX в.* и делая вывод, что с этого же времени возникла и необходимость уголовно-правовой охраны его безопасного функционирования, А. Ю. Пожарский в исследовании вопроса ретроспективного развития уголовного законодательства России об ответственности за транспортные преступления сразу переходит к анализу положений Уложения о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. (в ред. 1885 г.). По всей видимости, для подтверждения обозначенной позиции А. Ю. Пожарский лишь кратко упоминает о гл. IX «О мытах и о перевозех, и о мостах» (ст. 1—20) Соборного уложения 1649 г. [9, стр. 40], в которой содержались положения, детально регламентировавшие содержание дорог, мостов, перевозов и бродов, некоторые из них предусматривали, по сути, меры гражданско-правовой ответственности за нарушения в этой сфере, в чем следует согласиться с мнением А. И. Коробеева [6, стр. 16].

По всей видимости, с этой же целью А. Ю. Пожарский не упоминает и другие как более ранние (по отношению к Соборному уложению 1649 г.), так и более поздние нормативные акты, устанавливающие различные виды ответственности за нарушения в рассматриваемой сфере. Так, еще в XVI в. при правлении Ивана IV был издан указ, в котором предписывалась необходимость соблюдения правостороннего движения, а к нарушителям приказывалось относиться без поблажек: «А ежели кто будет ездить по левую руку, тех ловить и отвозить в Тайницкую башню, где холопов нещадно бить батогами, а ежели это боярин, то штрафовать на 3 деньги с соболями» [10, стр. 69]. В ст. 223 Судебника 1589 г. устанавливалась, как впоследствии и в Соборном уложении 1649 г., по сути гражданско-правовая ответственность за вред, причиненный плохим содержанием дорог [11, стр. 54].

3 января 1683 г. был издан именной указ царей Иоанна и Петра Алексеевичей, «сказанный разных чинов людям», предусматривавший, что «великим государям видимо учинилось, что многие учали ездить в санях на возжах с бичами большими, и, едучи по улицам небрежно, людей побивают, то впредь с сего вре-

мени, в санях на возжах не ездить, а ездить с возницами, по прежнему обычаю». 11 января того же года последовал другой указ, что запрещение ездить на возжах относится только до извозчиков. До 1730 г. никакого указа или постановления относительно езды по городу, кажется, обнаружено не было [1, стр. 740].

Указом Анны Иоанновны от 9 марта 1730 г. устанавливалось, что «дабы впредь всяких чинов люди, как высшего, так и низшего достоинства, ездили сами и люди их пред ними смиренно и на лошадях не скакали и ни на кого наезжая не были и лошадьми не топтали. А ежели кто впредь в противность сего указа дерзнет так резво и не смиренно ездить и люди их не обыкновенно перед ними скакать, и плетьюми кого бить, и санями и лошадьми давить, таких велено ловить, и для того из Полиции посылать разъезды из драгун и солдат» [12, стр. 7—8].

20 августа 1730 г. вышел именной указ, установивший «извозчикам и прочим всяких чинов людям ездить, имея лошадей взнузданных, со всяким опасением и осторожностью, смиренно». В заключении указа предписывалось: «виновные за первую вину будут биты кошками, за вторую — кнутом, а за третью — сосланы будут на каторгу» [1, стр. 740]. Относительно битья кнутом А. Г. Тимофеев отмечал, что «при приемниках Петра Великого в указах постоянно выдвигается позорность битья кнутом... постепенно и общество стало смотреть на наказание кнутом, как на обезличивающее, крайне тяжелое для высших сословий» [13, стр. 94]. [О битье кошками как специальным видом плетей подробнее см. 13, стр. 278—279.] Как известно, «в царствование Анны Иоанновны наказания характеризовались чрезвычайной жестокостью и включали в себя смертную казнь (отрубание головы, повешение, колесование, сажание на кол и сожжение), политическую смерть, кнуты, плети, батоги, шпицрутены, ссылку на галеры, каторжные работы, ссылку на поселение в Сибирь и другие места» [14, стр. 21]. Однако очевидно, что ссылка на каторгу была, безусловно, наказанием уголовным. И даже если и относить битье кошками и кнутом в сущности к мерам административно-правового воздействия, то ссылку на каторгу — к уголовно-правовым. Выходит, что указанная норма не только устанавливала уголовную ответственность за нарушение правил дорожного движения, но являлась, по сути, прообразом норм, сконструированных с использованием административной преюдиции. [Административная преюдиция, по мнению А. Г. Безверхова, была использована, например, при изложении ст. 322 и 908 Уложения о наказаниях уголовных и исправительных 1845 г. (в ред. 1885). См. 15, стр. 145.] 25 июня 1732 г. также в именном указе уже было установлено: «А ежели кто впредь в противность сего Ея императорского Величества указа дерзнет так резво и несмирно ездить и люди их необыкновенно перед ними скакать и плетьюми кого бить и санями и лошадьми давить, таким по состоянию вины чинено будет жестокое наказание или смертная казнь» [1, стр. 741]. Очевидно, что даже если и считать спорной позицию А. И. Коробеева о том, что одно из первых упоминаний об уголовной ответственности за транспортные преступления встречается в законодательстве России XVII в., то однозначно такая ответственность появилась в первой половине XVIII в., а не в XIX в.

Источники

1. Меншиков, П. Н. Неосторожная езда в старину. Очерк указов и распоряжений по сему предмету. 1683—1800 гг. / П. Н. Меншиков // Русская старина. — 1877. — Том XVIII. — Выпуск 4. — С. 740—744.
2. Алексеев, Н. С. Транспортные преступления. Ответственность за преступления, посягающие на правильную работу советского транспорта / Н. С. Алексеев ; ответственный редактор Ю. И. Горбенко. — Ленинград : Изд-во Ленингр. ун-та, 1957.
3. Жирнов, Е. «А ежели кто дерзнет резво ездить, чинено будет жесткое наказание или смертная казнь» / Е. Жирнов // Журнал «Коммерсантъ. Власть». — 2010. — № 43. — С. 56—62 // URL: <https://www.kommersant.ru/doc/1528818> (дата обращения: 1 ноября 2024 г.).
4. Императрицы против лихачей // Санкт-Петербургские ведомости. — 2021. № 20 (6858). — 5 февр. // URL: <https://spbvedomosti.ru/news/nasledie/chto-by-po-ulitsam-ne-ezdili-skoro-kak-imperatritsy-borolis-s-likhachami/> (дата обращения: 1 ноября 2024 г.).
5. Медведев, Е. В. Транспортные преступления : монография / Е. В. Медведев. — Ульяновск : УлГУ, 2022.
6. Коробеев, А. И. Транспортные преступления / А. И. Коробеев. — Санкт-Петербург : Юрид. центр Пресс, 2003.
7. Тихомиров, М. Н. Соборное уложение 1649 года : учебное пособие для высшей школы / М. Н. Тихомиров, П. П. Епифанов. — Москва : Изд-во Моск. ун-та, 1961.
8. Российское законодательство X—XX веков. — Том 3: Акты Земских соборов / под общей редакцией О. И. Чистякова, ответственный редактор тома А. Г. Маньков. — Москва : Юрид. лит., 1985.
9. Пожарский, А. Ю. Система норм о транспортных преступлениях в уголовном праве России (становление и развитие) : дис. ... канд. юрид. наук / А. Ю. Пожарский. — Москва, 2016.
10. Курушин, С. А. Основные этапы развития административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения / С. А. Курушин // Актуальные проблемы автотранспортного комплекса: межвузовский сборник научных статей / ответственный редактор О. М. Батищева. — Самара : Самар. гос. техн. ун-т, 2018.
11. Судебник царя Федора Иоановича по списку собрания Ф. Ф. Мазурина. — Москва : Тип. Г. Лисснера и А. Гешеля, 1900.
12. Законодательство императрицы Анны Иоанновны / составитель В. А. Томсинов. — Москва : Зерцало, 2009.
13. Тимофеев, А. Г. История телесных наказаний в русском праве / А. Г. Тимофеев. — 2-е изд. перераб. и доп. — Санкт-Петербург : Тип. В. Безобразова и комп., 1904.
14. Андрусенко, О. В. Формирование системы наказаний: от законодательства Петра I до Свода законов уголовных / О. В. Андрусенко // Право и государство: теория и практика. — 2021. — № 10. — С. 21—25.
15. Безверхов, А. Г. «Административная преюдиция» в уголовном законодательстве России: историко-правовой анализ // Уголовное право: стратегия развития в XXI веке: материалы IX Международной научно-практической конференции (26—27 января 2012 г.). — Москва : Проспект, 2012.

References

1. Menshikov, P. N. Neostorozhnaya yezda v starinu. Ocherk ukazov i rasporyazheniy po semu predmetu. 1683—1800 gg. [Careless driving in the old days. An essay on decrees and orders on this subject. 1683-1800] / P. N. Men'shikov // Russkaya starina. — 1877. — Tom XVIII. — Vypusk 4. — S. 740—744.
2. Alekseyev, N. S. Transportnyye prestupleniya. Otvetstvennost' za prestupleniya, posyagayushchiye na pravil'nuyu rabotu sovetskogo transporta [Transport crimes. Responsibility for crimes that encroach on the proper operation of Soviet transport] / N. S. Alekseyev ; otvetstvennyy redaktor YU. I. Gorbenko. — Leningrad : Izd-vo Leningr. un-ta, 1957.

3. Zhirnov, Ye. «A yezhele kto derznet rezvo yezdit', chineno budet zhestkoye nakazaniye ili smertnaya kazn'» ["And if anyone dares to drive briskly, severe punishment or the death penalty will be imposed"] / Ye. Zhirnov // Zhurnal «Kommersant'. Vlast'». — 2010. — № 43. — S. 56–62 // URL: <https://www.kommersant.ru/doc/1528818> (data obrashcheniya: 1 noyabrya 2024 g.).
4. Imperatritsy protiv likhachey [Empresses against reckless drivers] // Sankt-Peterburgskiyе vedomosti. — 2021. № 20 (6858). — 5 fevr. // URL: <https://spbvedomosti.ru/news/nasledie/chtoby-po-ulitsam-ne-ezdili-skoro-kak-imperatritsy-borolis-s-likhachami/> (data obrashcheniya: 1 noyabrya 2024 g.).
5. Medvedev, Ye. V. Transportnyye prestupleniya [Transport crimes]: monografiya / Ye. V. Medvedev. — Ul'yanovsk : UlGU, 2022.
6. Korobeyev, A. I. Transportnyye prestupleniya [Transport crimes] / A. I. Korobeyev. — Sankt-Peterburg : Yurid. tsentr Press, 2003.
7. Tikhomirov, M. N. Sobornoye ulozheniye 1649 goda [Sobor Code of 1649] : uchebnoye posobiye dlya vysshey shkoly / M. N. Tikhomirov, P. P. Yepifanov. — Moskva : Izd-vo Mosk. un-ta, 1961.
8. Rossiyskoye zakonodatel'stvo KH—KHKH vekov [Russian legislation of the 10th-20th centuries]. — Tom 3: Akty Zemskikh soborov / pod obshchey redaktsiyey O. I. Chistyakova, otvetstvennyy redaktor toma A. G. Man'kov. — Moskva : Yurid. lit., 1985.
9. Pozharskiy, A. YU. Sistema norm o transportnykh prestupleniyakh v ugovnom prave Rossii (stanovleniye i razvitiye) [The system of norms on transport crimes in the criminal law of Russia (formation and development)]: dis. ... kand. yurid. nauk / A. YU. Pozharskiy. — Moskva, 2016.
10. Kurushin, S. A. Osnovnyye etapy razvitiya administrativnoy otvetstvennosti za pravonarusheniya v sfere dorozhnogo dvizheniya [The main stages of the development of administrative responsibility for offenses in the field of road traffic] / S. A. Kurushin // Aktual'nyye problemy avtotransportnogo kompleksa: mezhvuzovskiy sbornik nauchnykh statey / otvetstvennyy redaktor O. M. Batishcheva. — Samara : Samar. gos. tekhn. un-t, 2018.
11. Sudebnik tsarya Fedora Ioanovicha po spisku sobraniya F. F. Mazurina [The Code of Law of Tsar Feodor Ioannovich according to the list of F. F. Mazurin's collection]. — Moskva : Tip. G. Lissnera i A. Geshelya, 1900.
12. Zakonodatel'stvo imperatritsy Anny Ioannovny [The legislation of Empress Anna Ioannovna] / sostavitel' V. A. Tomsinov. — Moskva : Zertsalo, 2009.
13. Timofeyev, A. G. Istoriya telesnykh nakazaniy v russkom prave [The history of corporal punishment in Russian law] / A. G. Timofeyev. — 2-ye izd. pererab. i dop. — Sankt-Peterburg : Tip. V. Bezobrazova i komp., 1904.
14. Andrusenko, O. V. Formirovaniye sistemy nakazaniy: ot zakonodatel'stva Petra I do Svoda zakonov ugovolnykh [Formation of the punishment system: from the legislation of Peter I to the Code of criminal laws] / O. V. Andrusenko // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2021. — № 10. — S. 21–25.
15. Bezverkhov, A. G. «Administrativnaya preyuditsiya» v ugovnom zakonodatel'stve Rossii: istoriko-pravovoy analiz ["Administrative Prejudice» in the Criminal Legislation of Russia: Historical and Legal Analysis] // Ugolovnoye pravo: strategiya razvitiya v KHKHI veke: materialy IX Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii (26–27 yanvarya 2012 g.). — Moskva : Prospekt, 2012.

**ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ
CONFERENCE RESULTS**

Научная статья
УДК 342

**Обзор Всероссийской научно-практической конференции
«Правовые вопросы обеспечения национальной
безопасности Российской Федерации»,
посвященной Дню народного единства
(Московский университет имени А. С. Грибоедова,
Москва, 1 ноября 2024 года)**

Аксенов Алексей Николаевич,
старший преподаватель,
Московский университет имени А. С. Грибоедова,
Москва, Россия
pravo21vek@mail.ru

Алексеев Кирилл Васильевич,
кандидат филологических наук, доцент
доцент кафедры литературы и журналистики,
директор Центра непрерывного образования,
Рязанский государственный университет имени С. А. Есенина,
Рязань, Россия
ki.alekseev@gmail.com

Алимов Эмиль Ваизович,
кандидат юридических наук,
доцент кафедры парламентаризма и межпарламентского
сотрудничества Института государственной службы и управления,
Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации,
Москва, Россия
emil.alimov@gmail.com

Бойцов Анатолий Сергеевич,

кандидат юридических наук,
директор департамента техносферной безопасности,
Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы,
Москва, Россия
boytsov-as@rudn.ru

Закомолдин Руслан Валериевич,

кандидат юридических наук, доцент,
почетный работник сферы образования Российской Федерации,
научный сотрудник НИИ, ответственный секретарь
Координационного бюро,
Университет прокуратуры Российской Федерации,
Московский университет имени А. С. Грибоедова,
Москва, Россия
rus.zackomoldin@yandex.ru

Ильгова Ольга Олеговна,

старший преподаватель кафедры гражданско-правовых дисциплин,
Университет прокуратуры Российской Федерации,
Москва, Россия
o.o.ilgova@yandex.ru

Ирошников Денис Владимирович,

доктор юридических наук, доцент,
заведующий кафедрой правового обеспечения национальной
безопасности Института права и национальной безопасности,
Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации,
Москва, Россия
iroshnikov-dv@ranepa.ru

Камышанский Дмитрий Юрьевич,

старший преподаватель юридического факультета,
Московский университет имени А. С. Грибоедова,
член Экспертно-консультативного совета при Совете Парламентской
Ассамблеи Организации Договора о коллективной безопасности,
Москва, Россия
kamyshanski_dmitri@mail.ru

Кардашова Ирина Борисовна,

доктор юридических наук, профессор,
профессор кафедры основ прокурорской деятельности,
Университет прокуратуры Российской Федерации,
Москва, Россия
ikardashova@yandex.ru

Козюлин Вадим Борисович,

кандидат политических наук,
главный научный сотрудник Центра военно-политических
исследований Института актуальных международных проблем,
Дипломатическая академия Министерства иностранных дел
Российской Федерации,
профессор Академии военных наук,
Москва, Россия
v.kozyulin@dipacademy.ru

Колесник Артём Анатольевич,

член Экспертно-консультативного совета при Совете Парламентской
Ассамблеи Организации Договора о коллективной безопасности,
Москва, Россия
Kolesnika@mail.ru

Назаров Владимир Николаевич,

кандидат технических наук, доцент,
доцент кафедры конституционного и административного права
юридического факультета,
Московский университет имени А.С. Грибоедова,
Москва, Россия
NVN_IILE@mail.ru

Самойлова Ирина Николаевна,

кандидат философских наук, доцент,
заместитель декана юридического факультета,
Московский университет имени А. С. Грибоедова,
Москва, Россия
molot28@yandex.ru

Аннотация. Представлен обзор Всероссийской научно-практической конференции «Правовые вопросы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации».

Федерации», посвященной Дню народного единства и прошедшей 1 ноября 2024 г. в Московском университете имени А. С. Грибоедова. Научно-практическая конференция собрала в общей сложности 100 участников из 10 регионов России, среди которых представители более 25 образовательных и научных организаций, а также практикующие юристы из правотворческих, правоприменительных и судебных органов, представители общественных организаций. В обзоре публикуются тезисы основных докладов участников конференции.

Ключевые слова: безопасность; национальная безопасность; обеспечение национальной безопасности.

**Review of the All-Russian scientific and practical conference
“Legal issues of enforcement of national security
of the Russian Federation”, dedicated to the National Unity Day
(A.S. Griboedov Moscow University, Moscow, November 1, 2024)**

Aleksey N. Aksenov,
Senior Lecturer,
A.S. Griboedov Moscow University,
Moscow, Russia
pravo21vek@mail.ru

Kirill V. Alekseev,
Candidate of Philological Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Literature and Journalism Department,
Head of the Continuing Education Center,
Ryazan State University named for S. Yesenin,
Ryazan, Russia
ki.alekseev@gmail.com

Emil V. Alimov,
Candidate of Law,
Associate Professor of the Parliamentarism and Interparliamentary
Cooperation Department,
Institute of Public Administration and Management,
Russian Presidential Academy of National Economy
and Public Administration (RANEPA),
Moscow, Russia
emil.alimov@gmail.com

Anatoly S. Boytsov,

Candidate of Law,
Head of the Technosphere Security Department,
Peoples' Friendship University of Russia
named after Patrice Lumumba,
Moscow, Russia
boytsov-as@rudn.ru

Ruslan V. Zakomoldin,

Candidate of Law, Associate Professor,
Honorary Worker in the sphere of education of the Russian Federation,
Researcher of the Research Institute, Executive Secretary
of the Coordination Bureau,
University of Prosecutor's Office of the Russian Federation,
A.S. Griboedov Moscow University,
Moscow, Russia
rus.zackomoldin@yandex.ru

Olga OI. Ilgova,

Senior Lecturer of the Civil Law Discipline Department,
University of Prosecutor's Office of the Russian Federation,
Moscow, Russia
o.o.ilgova@yandex.ru

Denis V. Iroshnikov,

Doctor of Law, Associate Professor,
Head of the Department of the Law Enforcement of National Security,
Russian Presidential Academy of National Economy
and Public Administration (RANEPA),
Moscow, Russia
iroshnikov-dv@ranepa.ru

Dmitry Yu. Kamyshansky,

Senior Lecturer of the Law Faculty,
A.S. Griboedov Moscow University,
Member of the Expert Advisory Council under the Council
of the Parliamentary Assembly of the Collective Security Treaty
Organization,
Moscow, Russia
kamyshanski_dmitri@mail.ru

Irina B. Kardashova,

Doctor of Law, Professor,
Professor of the Fundamentals of Prosecutor's Activity Department,
University of Prosecutor's Office of the Russian Federation,
Moscow, Russia
ikardashova@yandex.ru

Vadim B. Kozyulin,

Candidate of Political Sciences,
Main Researcher of the Center for Military-Political Studies,
Institute of Current International Problems, Diplomatic Academy
of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation,
Professor of the Academy of Military Science,
Moscow, Russia
v.kozyulin@dipacademy.ru

Artem An. Kolesnik,

Member of the Expert Advisory Council under the Council
of the Parliamentary Assembly of the Collective Security Treaty
Organization,
Moscow, Russia
Kolesnikaa@mail.ru

Vladimir N. Nazarov,

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Constitutional and Administrative Law
Department of the Faculty of Law,
A.S. Griboedov Moscow University,
Moscow, Russia
NVN_IILE@mail.ru

Irina N. Samoylova,

Candidate of Philosophical Sciences, Associate Professor,
Deputy Dean of the Faculty of Law,
A.S. Griboedov Moscow University,
Moscow, Russia
molot28@yandex.ru

Abstract. There has been presented a review of the All-Russian scientific and practical conference "Legal issues of enforcement of national security of the Russian

Federation”, dedicated to the National Unity Day and held on November 1, 2024 at A.S. Griboedov Moscow University. The scientific and practical conference has brought together a total of 100 participants from 10 regions of Russia, including representatives of more than 25 educational and scientific organizations, as well as practicing lawyers from law-making, law enforcement and judicial bodies, and representatives of public organizations. There have been published abstracts of the main reports of the conference participants.

Keywords: security; national security; enforcement of national security.

Для цитирования: Обзор Всероссийской научно-практической конференции «Правовые вопросы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации», посвященной Дню народного единства (Московский университет имени А. С. Грибоедова, Москва, 1 ноября 2024 года) // Транспортное право и безопасность. 2024. № 4 (52). С. 188–208.

© Коллектив авторов, 2024

1 ноября 2024 г. в Московском университете имени А.С. Грибоедова состоялась Всероссийская научно-практическая конференция «Правовые вопросы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации», посвященная Дню народного единства.

Работу конференции открыл **Владислав Валерьевич Гриб**, доктор юридических наук, профессор, академик РАО, заслуженный юрист Российской Федерации, ректор Московского университета имени А. С. Грибоедова, заместитель секретаря Общественной палаты Российской Федерации. Им была отмечена важность проведения научно-организационных мероприятий, к которым относится Всероссийская научно-практическая конференция «Правовые вопросы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации», посвященная Дню народного единства. По его мнению, актуальность организации и проведения таких мероприятий обусловлена происходящими в мире геополитическими изменениями, связанными с трансформацией международно-правовых подходов к обеспечению безопасности, которая вызвана в первую очередь проведением Российской Федерацией специальной военной операции и беспрецедентными санкциями США и их союзников по НАТО в отношении Российской Федерации.

С приветственным словом к участникам мероприятия обратился **Денис Владимирович Ирошников**, доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой правового обеспечения национальной безопасности Института права и национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ. В своем выступлении он отметил значимость мероприятия, которая связана с ростом противоправной террористической деятельности, транснациональной преступности, развитием незаконных форм и методов экономических преступлений, применением различными преступными формированиями новых информационных технологий в своей противоправной деятельности. Им также была отмечена необходимость выработки согласованных, научно обоснованных подходов к противодействию указанным

вызовам и угрозам национальной безопасности Российской Федерации путем использования возможностей научного потенциала экспертной среды.

Камилла Фезамеддиновна Герейханова, кандидат филологических наук, доцент, проректор по аспирантуре, докторантуре и координации магистратских программ Московского университета имени А. С. Грибоедова в своем обращении к участникам конференции высказала надежду на дальнейшее плодотворное научное сотрудничество всех научных и образовательных организаций, представители которых приняли участие в мероприятии. По ее мнению, это в первую очередь возможно при организации научно-организационных мероприятий межфакультетской, межвузовской и всероссийской направленности, в том числе с привлечением студентов и аспирантов. Кроме того, она высказала предложение о возможности проведения различного рода мастер-классов для обучающихся представителями научных и образовательных организаций по вопросам обеспечения национальной безопасности Российской Федерации.

Во вступительном слове **Стеценко Ирины Александровны**, доктора педагогических наук, профессора, декана факультета экономики и права Таганрогского института имени А. П. Чехова (филиал) ФГБОУ ВО «РГЭУ (РИНХ)» была затронута такая важная тема, как развитие способов патриотического воспитания молодежи в Российской Федерации, в частности была обозначена важность проведения высшими учебными заведениями различных патриотических творческих и научных мероприятий, конкурсов для студентов.

Анатолий Сергеевич Бойцов, кандидат юридических наук, директор департамента техносферной безопасности Российского университета дружбы народов имени Патриса Лумумбы в своем вступительном слове к организаторам и участникам мероприятия поблагодарил их за равнодушное отношение к вопросам обеспечения национальной безопасности в современное сложное время. Также он презентовал департамент техносферной безопасности Российского университета дружбы народов имени Патриса Лумумбы, рассмотрев историю его формирования, основные задачи и структуру. В заключении своего выступления Анатолий Сергеевич призвал всех участников мероприятия к плодотворному сотрудничеству по научным вопросам.

В рамках конференции работали две секции — «Основы обеспечения безопасности (по различным направлениям деятельности)» и «Трибуна молодого ученого» (для аспирантов и студентов), на заседаниях которых рассматривались проблемы обеспечения национальной безопасности сквозь призму различных юридических наук.

Модератором секции «Основы обеспечения безопасности (по различным направлениям деятельности)» выступил **Иван Анатольевич Близнец**, доктор юридических наук, профессор, декан юридического факультета Московского университета имени А. С. Грибоедова. Иваном Анатольевичем была отмечена необходимость наращивания научного потенциала юридической науки в целях формирования научно обоснованных прогнозов развития международно-правовой обстановки с учетом возникновения новых вызовов и угроз Российской Федерации. Немаловажным для развития юриспруденции также является качественное обучение молодых специалистов их старшими коллегами, наставниками и учителями.

В работе секции приняли активное участие и выступили с докладами представители образовательных и научных организаций, а также практикующие юристы из правотворческих, правоприменительных и судебных органов, представители общественных организаций. Наибольший интерес представили доклады, затрагивающие вопросы современной системы обеспечения национальной безопасности, обеспечения экономической безопасности, сохранения исторической памяти, выявления и нейтрализации правовых угроз, военной безопасности, духовно-нравственной безопасности и использования искусственного интеллекта.

Так, **Ирина Борисовна Кардашова**, доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры государственного строительства и права Университета прокуратуры Российской Федерации в своем выступлении рассмотрела современную систему обеспечения национальной безопасности Российской Федерации. На основе анализа положений Конституции РФ, Федерального закона «О безопасности» и документов стратегического планирования Ирина Борисовна сделала вывод о структуре системы обеспечения национальной безопасности, включающей государственную и негосударственную составляющие. Также была отмечена важность институтов гражданского общества в обеспечении национальной безопасности.

Руслан Валериевич Закомолдин, кандидат юридических наук, доцент, почетный работник сферы образования Российской Федерации, научный сотрудник НИИ, ответственный секретарь Координационного бюро Университета прокуратуры Российской Федерации, доцент Московского университета имени А. С. Грибоедова посвятил свой доклад анализу национальной безопасности и военной безопасности как объектов уголовно-правовой охраны. Русланом Валериевичем был сделан вывод, что данные категории соотносятся как целое и часть. Им предложено рассматривать национальную безопасность в качестве общего, а военную — в качестве родового объектов уголовно-правовой охраны, что необходимо закрепить в УК РФ.

В своем выступлении **Эмиль Ваизович Алимов**, кандидат юридических наук, доцент кафедры парламентаризма и межпарламентского сотрудничества Института государственной службы и управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ отметил, что в настоящее время для российской науки, а также общества и государства, тематика исторической памяти, в первую очередь, ее сохранения (защиты), имеет актуальный и в определенной части дискуссионный характер. Несмотря на частое использование данного термина в правовых актах, в особенности в документах стратегического характера, законодательное определение понятия «историческая память» на данный момент отсутствует.

Модератором секции «Трибуна молодого ученого» (для аспирантов и студентов) выступил **Дмитрий Юрьевич Камышанский**, старший преподаватель юридического факультета Московского университета имени А. С. Грибоедова, член Экспертно-консультативного совета при Совете Парламентской Ассамблеи Организации Договора о коллективной безопасности. В своем вступительном слове к участникам конференции Дмитрий Юрьевич, являющийся организатором мероприятия, отметил положительную тенденцию к привлечению аспи-

рантов и студентов различных высших учебных заведений к научной дискуссии по вопросам обеспечения национальной безопасности.

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. Организаторами конференции было принято решение о ежегодном статусе конференции, а также рассмотрении возможности привлечения к мероприятию коллег из иностранных государств.

Тезисы основных докладов участников конференции

Ирошников Д. В.

О развитии конституционных полномочий Президента Российской Федерации по охране государственного суверенитета

Охрана суверенитета Российской Федерации сегодня представляется исключительно актуальной задачей в правовом механизме обеспечения национальной безопасности страны. Стоит отметить, что в соответствии с поправками в Конституцию РФ 2020 г. была усилена конституционно-правовая охрана государственного суверенитета.

Согласно Конституции РФ Президент РФ в установленном Конституцией порядке принимает меры по охране суверенитета Российской Федерации.

Установленный порядок охраны суверенитета Российской Федерации подразумевает под собой многоплановую деятельность главы государства, которая включает в себя как военные аспекты (статус Верховного Главнокомандующего Вооруженными Силами РФ, утверждение военной доктрины, введение военного положения и т.п.), так и «не военные», т.е. не связанные с реализацией военной угрозы против России.

Последние предполагают широкий круг полномочий Президента, в том числе его роль в законотворческом процессе (например, совершенствование механизмов уголовно-правовой охраны основ конституционного строя и безопасности государства), назначение на должность после консультаций с Советом Федерации и освобождение от должности руководителей федеральных органов исполнительной власти, ведающих вопросами безопасности государства, применение специальных экономических мер при защите экономического суверенитета России и т.п.

В этих условиях возникает вопрос, почему Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, имея официальный статус базового документа стратегического планирования в области национальной безопасности России, при внесении поправок в Конституцию в 2020 г. не стала конституционным документом, наподобие военной доктрины. Представляется, что конституционный статус ей насущно необходим.

Особую актуальность сегодня имеют вопросы обеспечения суверенитета Российской Федерации в информационном пространстве, учитывая действия стран коллективного Запада по использованию технологий гибридной войны в информационном пространстве и применению информационно-

коммуникационных технологий для вмешательства во внутренние дела государства. В этих условиях необходимы соответствующие международно-правовые инструменты.

Стоит отметить, что среди основных целей международного сотрудничества в области обеспечения безопасности, установленных Федеральным законом «О безопасности» на первом месте стоит охрана суверенитета Российской Федерации.

Вместе с тем круг полномочий Президента РФ в сфере национальной безопасности, установленный в ст. 8 Федерального закона «О безопасности», представляется не совсем полным. Следует позитивно оценить введенный в 2023 г. подп. «в» п. 6 данной статьи о мерах по защите Российской Федерации и ее граждан в случае принятия иностранными или международными (межгосударственными) органами (организациями) решений или осуществления ими действий, противоречащих интересам Российской Федерации или основам публичного правопорядка Российской Федерации.

Эта норма закона так или иначе касается защиты государственного суверенитета, однако суть нормы в ответных действиях, но не превентивных.

Представляется целесообразным дополнить ст. 8 Федерального закона «О безопасности» полномочием Президента по принятию мер по охране суверенитета Российской Федерации.

Бойцов А.С.

Ответственность педагогического работника образовательной организации высшего образования за коррупционные правонарушения

Проблема искоренения коррупции в Российской Федерации в настоящее время является одним из национальных приоритетов страны. Полная ликвидация коррупции в системе государственного управления страны — один из самых сложных и спорных предметов обсуждения среди ученых и практиков, специалистов в области административного и уголовного права, затрагивающий проблемы как правотворчества, так и правоприменения, и как особенность рассматриваемого явления — вопросы морали и этики.

Тема ответственности педагогических работников за преступления в сфере коррупции является сложной, учитывая, что в целях оценки неправомерных действий педагогических работников в сфере коррупционных правонарушений по-прежнему остается непростым вопрос построения причинно-следственных связей норм, регулирующих вопросы противодействия коррупции и образовательной деятельности.

Одним из механизмов закрепления обязанности педагогического работника соблюдения норм законодательства о противодействии коррупции является ознакомление с локальными нормативными актами под роспись при заключении трудового договора. Однако и здесь в отношении педагогических работников возникают определенные сложности. Немаловажным фактором является практика образовательных организаций в части профессорско-преподавательского состава, продление, а не заключение нового, трудового договора по результатам избрания по конкурсу. Учитывая, что в ситуации, когда

работник знакомится с указанными локальными нормативными актами единой (при приеме на работу), представляется целесообразным проведение регулярного информирования и обучения педагогических работников по вопросам противодействия коррупции, а также проведение как при трудоустройстве, так и на протяжении трудовой деятельности специального тестирования с моделированием ситуаций сконструированных (смоделированных), к примеру, из примерных типовых ситуаций конфликта интересов педагогического работника. Также актуальным является создание в образовательной организации специального структурного подразделения, обеспечивающего работу по соблюдению законодательства в сфере противодействия коррупции, с выполнением функций по разработке и актуализации локальных нормативных актов, в том числе закрепляющих типовые ситуации возникновения конфликта интересов, и в целях взаимодействия с субъектами образовательных отношений по вопросам соблюдения работниками и обучающимися норм законодательства в сфере противодействия коррупции.

По нашему мнению, для того чтобы организационно-правовые механизмы противодействия коррупции в образовательной сфере реально работали, необходимо совершенствование законодательства РФ, поскольку законодательство об образовании очень ограниченно раскрывает это направление деятельности. Также необходимо конкретизировать статус педагогического работника, поскольку в результате исследования мы приходим к выводу, что законодатель и правоприменители относят преподавателей к должностным лицам, обязанным предотвращать потенциальный конфликт интересов. Соответственно, правовые акты и рекомендации, направленные на противодействие коррупции в целом и урегулирование конфликта интересов в частности, в сфере правового регулирования прохождения государственной службы необходимо считать рамочными и применимыми в отношении работников образовательных организаций, учредителями которых являются государственные или муниципальные органы власти.

Кардашова И. Б.

О современной системе обеспечения национальной безопасности

В течение 30-летнего периода формирования теории национальной безопасности отечественными учеными изучается динамичная система обеспечения национальной безопасности Российской Федерации (далее — СОНБ), меняющаяся под воздействием внешних и внутренних политических, экономических, военных, социальных и других факторов. Стремительные изменения российского законодательства, регламентирующего подвижную среду национальной безопасности, сегодня вновь побуждают к рассмотрению СОНБ с учетом положений основополагающих нормативных правовых актов: Конституции РФ; Федеральных законов «О безопасности», «О стратегическом планировании в Российской Федерации»; Указа Президента РФ «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» (далее — Стратегия) и других документов стратегического планирования.

В важнейшей сфере обеспечения национальной безопасности должна быть особая форма правового взаимодействия государства и общественных объединений. Так, неприемлемо прямое администрирование со стороны государства, обладающего монополией на правовое принуждение уполномоченных государственных органов, а допустимо равноправное партнерство, предоставляющее равенство и организационную независимость таких объединений и государства. Общественно-государственные объединения как некоммерческие формирования созданы с целью согласования взаимных интересов государства и общества и действуют в конкретных областях (например, общественно-государственное объединение «Всероссийское физкультурно-спортивное общество «Динамо» — в области физкультуры и спорта, народные дружины — в области обеспечения общественной безопасности).

В условиях «насаждения чуждых идеалов и ценностей, осуществление без учета исторических традиций и опыта предшествующих поколений реформ в области образования, науки, культуры, религии, языка и информационной деятельности» имеет значение защита национального интереса «укрепление традиционных российских духовно-нравственных ценностей, сохранение культурного и исторического наследия народа России» (п. 25 Стратегии). Поэтому деятельность «Движения первых» направлена на реализацию молодежной политики обеспечения национальной безопасности в соответствии с программой воспитательной работы, разработанной совместно с Минпросвещения России и Росмолодежью.

Таким образом, в условиях развития демократического устройства России активно формируется современная СОНБ, позволяющая адекватно реагировать на угрозы национальной безопасности.

Камышанский Д. Ю.

Основы антикоррупционной политики государств — членов Организации Договора о коллективной безопасности

Результаты проведенного исследования позволили представить коррупцию как взаимосвязь негативного явления, противоправного механизма и последствий. Системообразующими элементами является противоправная деятельность транснациональных корпораций, различного рода организаций иностранных государств, организованных преступных формирований, осуществляющих организованную преступную деятельность транснационального характера.

Коррупция представляет собой родовое негативное явление, охватывающее юридические, политические, экономические, психологические, социальные и иные процессы.

Преступления коррупционной направленности (коррупционные преступления) являются видовым понятием, регламентируемым уголовно-правовым законодательством. Одной из качественных характеристик преступлений коррупционной направленности является высокая латентность и общественная опасность.

Коррупционные правонарушения (административные коррупционные правонарушения) — другой сегмент видового понятия, регламентируемый административным законодательством.

Последствия коррупции как негативного явления проявляются в преступлениях коррупционной направленности и образуют противоправный механизм широкого спектра действий: от дестабилизации ситуации до вооруженного конфликта, государственного переворота, определяя создание предпосылок для формирования протестной среды и гибридной войны.

В рамках реализации антикоррупционной политики, унификации и гармонизации национальных законодательств государств — членов ОДКБ разработана перспективная модель совершенствования правового механизма противодействия преступлениям коррупционной направленности в государствах — членах ОДКБ, основанная:

- на разработке единого терминологического аппарата;
- гармонизации законодательства государств — членов ОДКБ;
- унификации уголовно-правовых средств борьбы;
- обосновании новых форм и методов противодействия преступлениям коррупционной направленности.

Гармонизация законодательств государств — членов ОДКБ в сфере противодействия преступлениям коррупционной направленности представляет собой совокупность мер политико-правового характера, направленных на добровольное и взаимовыгодное сближение национальных антикоррупционных законодательств на основе достигнутых межгосударственных договоренностей Организации, а также на устранение коллизий и противоречий в рамках правовой системы одного государства, в результате чего формируются общие принципы и процедуры для эффективной реализации целей и задач ОДКБ.

Гармонизация и унификация законодательства, создание единых правовых подходов согласованной антикоррупционной политики направлены на нейтрализацию вооруженных мятежей, государственной измены, террористической деятельности и других преступлений.

Колесник А. А.

Выявление и нейтрализация правовых угроз как инструмент обеспечения национальной безопасности: правовые и методические аспекты

Правотворчество представляет собой важнейшую сферу государственной и общественной жизни, в которой происходят многообразные социальные процессы, накапливается опыт их регулирования, вырабатываются правила взаимодействия различных субъектов общественных отношений.

Основными последовательно решаемыми задачами подготовки прогноза правоприменительной практики являются:

1) моделирование и определение состояния правового регулирования различных сфер жизнедеятельности после принятия законопроекта, в том числе:

- влияния положений законопроекта и практики его применения на обеспечение безопасности и защиту национальных интересов России в конкретной

сфере общественных отношений и на деятельность субъектов обеспечения национальной безопасности;

— возможного прямого и косвенного эффекта, влияющего на развитие проблем в социальной сфере и (или) возникновение коррупциогенных факторов, которые способны, в свою очередь, оказать негативное влияние на обеспечение безопасности и защиту национальных интересов России в конкретной сфере общественных отношений;

2) определение конкретных общественно опасных последствий принятия законопроекта, создающих угрозы безопасности Российской Федерации в конкретной сфере общественных отношений либо влияющих на деятельность субъектов обеспечения национальной безопасности, в том числе:

— относимости положений законопроекта к установленной компетенции субъектов обеспечения национальной безопасности или к реализации их полномочий;

— степени общественной опасности (отрицательного влияния) и вероятности наступления негативных последствий, связанных с принятием законопроекта.

Выявление угроз безопасности Российской Федерации в сфере реализации национальных интересов в условиях динамично развивающихся систем федерального и регионального законодательства является актуальной задачей.

Приоритетность предупредительной направленности деятельности субъектов обеспечения национальной безопасности предопределяет важность и особое отношение к возможности упреждающего выявления посредством прогнозирования в рамках мониторинга законопроектной деятельности положений законопроектов, применение которых может способствовать формированию и реализации угроз безопасности Российской Федерации. Немаловажным является выявление положений законопроектов, способных оказать негативное влияние на деятельность субъектов обеспечения национальной безопасности.

Реализация изложенных предложений будет способствовать повышению эффективности мониторинга законопроектной деятельности в органах исполнительной власти, осуществляющих согласование и экспертно-аналитическое обеспечение принятия законопроектов в сфере обеспечения безопасности и защиты национальных интересов России в различных сферах общественных отношений.

Алимов Э. В.

Актуальные вопросы правового регулирования сохранения исторической памяти

В последние годы различные вопросы охраны (защиты) исторической памяти получили существенное внимание в трудах российских юристов, политологов и представителей иных наук.

Представляется, что повышенный интерес к данной тематике связан не только с тем, что ряд зарубежных государств не прекращает посягательств на итоги Второй мировой войны, выражающихся в регулярных попытках на различных уровнях исказить исторические факты и нивелировать ключевую роль СССР в

Победе над нацистской Германией и т.п., но по причине имеющихся пробелов в понимании данного правового феномена.

В контексте обеспечения национальной безопасности Российской Федерации необходимо отметить, что особый характер отмеченных исторических событий не только для России, но и в целом для международного сообщества, обуславливает возможность использования различных манипуляторных преднамеренных действий отдельными странами или организациями по фальсификации исторических фактов в рамках, так называемого, «переписывания истории».

Государственные и общественные институты должны регулярно прилагать усилия для сохранения исторической памяти, что, как правило, выражается в недопущении совершения действий по искажению исторических фактов, а также противодействию подмене понятий и различного рода манипуляциям.

Вместе с тем в настоящее время в Российской Федерации на государственном уровне понятие «историческая память», как правило, используется в контексте событий, связанных с Великой Отечественной войной. Представляется, что историческая память российского общества охватывает и иные события, как трагического характера, так и связанные с великими достижениями, существенным образом повлиявшие на развитие общества и государства (например: распад СССР, первый полет человека в космическое пространство и др.).

Соответственно, на государственном уровне, в том числе в документах стратегического планирования, представляется целесообразным определенное расширение сферы применения понятия «историческая память», включая в него иные наиболее значимые и судьбоносные исторические события, повлиявшие на развитие общества и государства.

Закомолдин Р. В.

О соотношении национальной и военной безопасности в свете уголовно-правовой охраны

Военная безопасность является сложным и многообразным явлением, включающим в себя ряд элементов — безопасность военной службы, воинский порядок, воинскую дисциплину, боеспособность и боеготовность, порядок прохождения военной службы, уставный порядок и др. Поэтому нельзя согласиться с тем, что видовой объект может совпадать с родовым объектом, как это представлено законодателем применительно к преступлениям против военной службы (раздел XI и глава 33 УК РФ). По сути, таким образом, законодатель пытается нормативно закрепить отсутствие видовых объектов, что противоречит доктрине, а также логике построения Особенной части уголовного закона. А это, в конечном итоге, негативно отражается на эффективности уголовно-правовой охраны и уголовно-правового воздействия.

Национальная безопасность есть совокупность безопасности личности, общества и государства и иных видов безопасности, т.е. безопасность страны и ее общенациональных интересов. Данная категория является общим объектом уголовно-правовой охраны и, в конечном итоге, общим объектом всех преступлений, а ее элементы ставятся под охрану как возможные родовые объекты преступных посягательств. Военная безопасность, будучи одним из элементов

национальной безопасности, является родовым объектом уголовно-правовой охраны и преступных посягательств.

В связи со сказанным, а также в свете реформирования уголовного и военно-уголовного законодательства целесообразно внести в УК РФ ряд изменений и дополнений.

Национальную безопасность необходимо законодательно закрепить в качестве общего объекта уголовно-правовой охраны и общего объекта всех преступлений, а военную безопасность — в качестве ее разновидности и родового объекта. Для этого ч. 1 ст. 2 УК РФ уместно изложить в следующей редакции: «1. Целью настоящего Кодекса является обеспечение национальной безопасности. Для достижения данной цели ставятся задачи по охране прав и свобод человека и гражданина, собственности, общественного порядка и общественной безопасности, окружающей среды, конституционного строя и военной безопасности Российской Федерации от преступных посягательств, обеспечение мира и безопасности человечества, а также предупреждение преступлений», а ч. 1 ст. 14 УК РФ — в следующей редакции: «1. Преступлением признается виновно совершенное деяние, представляющее опасность для национальных интересов страны и запрещенное настоящим Кодексом под угрозой наказания». Соответственно, наименование раздела XI УК РФ уместно изложить в следующей редакции: «Раздел XI. Преступления против военной безопасности».

Козюлин В. Б.

О применимости международного гуманитарного права к кибероперациям

Хотя сегодня практически не вызывает возражений тот факт, что кибероперации во время вооруженных конфликтов регулируются международным гуманитарным правом (далее — МГП), применение положений, обычаев и норм МГП затруднено главным образом чисто политическими преградами. Их устранению могла бы способствовать профессиональная экспертная дискуссия, которая позволила бы, в частности, определиться с терминологией и сблизить позиции. Среди перспективных направлений развития международного права применительно к ИКТ-среде можно выделить следующие темы:

- применимость МГП к кибероперациям;
- имплементация МГП в киберсфере;
- определение понятий «кибератака», терминов «военные действия», «акт насилия», «нападения» применительно к кибероперации;
- принятие правил, регулирующих кибератаки;
- определение и закрепление в международных договорах границ суверенитета в цифровом пространстве, в том числе в области управления адресным пространством глобального киберпространства и его национального сегмента;
- определение объектов информационной инфраструктуры общества, пользующихся правовой защитой со стороны МГП, формулирование принципов деления объектов в цифровой среде на военные и гражданские;
- определение порога вооруженного конфликта;
- уточнение принципов присвоения (атрибуции) ответственности за кибератаки;

- определение статуса комбатанта для лиц, осуществляющих акты враждебного использования ИКТ;
- применение норм ответственного поведения государств в ИКТ-среде;
- защита цифровых данных как «гражданского объекта»;
- информационная война;
- принцип невмешательства во внутренние дела применительно к киберпространству;
- создание международного органа для исследования фактов нарушения МГП в киберпространстве.

Геополитическая напряженность и конкурирующие национальные интересы сегодня не способствуют достижению обязывающих соглашений, которые могут ограничить стратегические возможности некоторых государств в киберпространстве.

Кроме того, стремительный темп технологического прогресса в киберпространстве опережает развитие правовой базы, международное законодательство не поспевает за эволюционирующими киберугрозами.

Решение этих проблем станет возможно, когда на международной арене будет восстановлена атмосфера сотрудничества и диалога для выработки общего понимания и норм ответственного поведения в киберпространстве.

Ильгова О. О.

К вопросу о духовно-нравственной безопасности несовершеннолетних

Воспитание детей и подростков во все времена было заботой не только родителей, но и государства. Надзор в сфере обеспечения прав и законных интересов несовершеннолетних, их защита от противоправных действий неизменно находятся в числе самых важных задач органов прокуратуры.

Анализируя контекст и цели Основ государственной политики по сохранению и укреплению традиционных российских духовно-нравственных ценностей, можно выделить ряд угроз, на противодействие которым сегодня следует сконцентрировать усилия государства, в том числе в лице органов прокуратуры. К таковым, например, можно отнести потенциальную утрату традиционных семейных ценностей, искажение устоявшихся моральных и этических норм что, несомненно, повлечет за собой негативные последствия для социальной и демографической стабильности; влияние глобализационных процессов, которые могут способствовать размыванию национальной самобытности и внедрению чуждых России ценностей; массовое распространение в информационном пространстве контента, способного подорвать нравственные основы формирования личности несовершеннолетних.

Вышеизложенное обуславливает необходимость комплексного подхода к анализу и разработке государственных мер, в том числе мер прокурорского реагирования, направленных на противодействие указанным угрозам.

В правовой науке сегодня не сформировано концептуальное представление, как о правовой природе, сущности и содержании духовно-нравственной безопасности несовершеннолетних, так и об эффективных механизмах ее обеспечения со стороны органов прокуратуры.

В свете же последних конституционных изменений и принятия новых нормативных правовых актов, направленных на укрепление традиционных российских духовно-нравственных ценностей, возникает необходимость исследования практики их применения, в том числе и в надзорной деятельности, а также критической оценки существующих подходов к организации деятельности прокуратуры, разработки новых форм и методов прокурорского реагирования в данной сфере.

Вышеизложенное говорит о назревшей необходимости выделения самостоятельного направления деятельности органов прокуратуры — деятельности в сфере обеспечения духовно-нравственной безопасности несовершеннолетних.

Алексеев К.В.

К вопросу о необходимости защиты русского языка в контексте обеспечения национальной безопасности

В соответствии с Указом Президента РФ от 22 августа 2024 г. № 716 при Президенте РФ создан Совет по реализации государственной политики в сфере поддержки русского языка и языков народов Российской Федерации. Данный консультативный и координационный орган заменил действовавший с июня 2014 г. Совет при Президенте РФ по русскому языку.

Целесообразным и первоочередным представляется рассмотрение названия нового органа, которое претерпело существенные изменения, а также цели создания последнего без углубления в детальный анализ положения о вновь созданном Совете.

Название нового Совета при Президенте РФ в отличие от лаконичного наименования завершившего свою деятельность координационного органа более пространно: теперь речь идет не о русском языке в общем и не только о государственном языке Российской Федерации, а о реализации государственной политики в сфере поддержки русского языка и языков народов Российской Федерации. Расширение функций нового Совета за счет языков народов России представляется логичным, целесообразным и обоснованным, поскольку языковая политика государства (особенно такого многонационального, как Российская Федерация) должна быть единой и всеобъемлющей. Теперь Совет при Президенте РФ полностью коррелирует с языковым законодательством, базовыми нормативными правовыми актами которого являются Конституция РФ, Федеральный закон от 1 июня 2005 г. № 53-ФЗ «О государственном языке Российской Федерации» и Закон РФ от 25 октября 1991 г. № 1807-1 «О языках народов Российской Федерации».

Однако вызывает недоумение отсутствие в названии нового консультативного органа слова «защита». Нет его и в целях, для достижения которых Совет по реализации государственной политики в сфере поддержки русского языка и языков народов Российской Федерации создан. При этом такие цели, как развитие и поддержка, остались, а также добавлены сохранение и укрепление позиций русского языка в мире. Вновь сформулированные цели вопросов не порождают, но исключение из текста защиты языка представляется принципиально неверным.

Во-первых, защита русского языка (ст. 4 Федерального закона «О государственном языке Российской Федерации») и языков народов России (ст. 4 Закона РФ «О языках народов Российской Федерации») гарантируется государством на уровне федерального законодательства, а одной из главных целей Совета при Президенте РФ по реализации государственной политики в сфере поддержки русского языка и языков народов Российской Федерации, как представляется, должны стать предложения и законодательные инициативы, направленные на совершенствование законодательства о языке именно в области защиты последнего, поскольку действующие нормы не отличаются конкретикой и ясностью, о чем мы неоднократно говорили и писали.

Во-вторых, в последние годы все чаще можно услышать мнения экспертов, политиков, филологов и других специалистов о том, что русский язык не нуждается в какой-либо защите, поскольку живой организм, каковым является язык, находит в конечном счете оптимальный путь развития, и что русский язык в истории страны уже неоднократно проходил суровые испытания и сохранился. Возможно, именно такая точка зрения преобладала при формулировании названия нового консультативного органа при Президенте РФ и его целей. Полагаем, что такой подход ошибочен, ибо русский язык и языки народов России на современном этапе нуждаются не только в сохранении, поддержке и популяризации, но и в правовой защите, посредством которой обеспечивается языковая безопасность.

В связи с этим считаем правильным учитывать необходимость защиты государственного языка и языков народов Российской Федерации во всех сферах без исключения, особенно когда речь идет об авторитетном консультативном и координационном органе.

Аксенов А. Н.

О кибернетических проявлениях насильственных преступлений

В настоящее время, с учетом складывающейся политической и социально-экономической обстановки в мире происходит трансформация как форм и методов противоправной деятельности, так и методов деятельности государства в лице правоохранительных органов по борьбе с ней.

В условиях проведения Российской Федерацией специальной военной операции на территории Украины и новых регионов нашего государства повысилась активность преступных посягательств с применением насилия, что подтверждается противоправной деятельностью националистических формирований Украины на территории Курской области.

В целях предотвращения кибернетических форм насильственной преступности (кибербуллинг, колумбайн, трэш-стримы) предлагается следующее:

— запретить ученикам в образовательных организациях использование технических средств выхода в сеть «Интернет» в период образовательной деятельности;

— ограничить несовершеннолетним доступ в сеть «Интернет» для времяпрепровождения в социальных сетях, запрещенных Интернет-ресурсах, в связи с

чем предусмотреть для родителей (опекунов) административную ответственность в случае допущения пользования несовершеннолетним таких ресурсов;

— проводить с несовершеннолетними разъяснительные беседы о недопустимости проявления насилия в различных формах, об ответственности за применение насилия;

— сотрудникам лицензионно-разрешительной системы МВД России более тщательно проводить контрольные мероприятия в отношении лиц, имеющих несовершеннолетних детей, получивших разрешение на ношение оружия;

— органам местного самоуправления обеспечить возможность проведения беспрепятственного досуга несовершеннолетним в местах, способствующих нравственному и духовному воспитанию, а также физической культуре.

Самойлова И. Н.

Коммерциализация интеллектуальной собственности

Создание объектов интеллектуальной собственности как форма реализации творческого потенциала человека — один из основных ресурсов государственного экономического развития и технологического суверенитета.

Кредитование под залог прав на интеллектуальную собственность — развивающийся способ стимулирования инновационного кластера, в том числе из числа предприятий, не имеющих кроме интеллектуальной собственности иных традиционных (классических) активов.

Рассматривая перспективы развития кредитования под залог исключительных прав на объекты интеллектуальной собственности (далее — ОИС) полагаем целесообразным:

- 1) налоговое стимулирование эффективных инновационных компаний;
- 2) внедрение механизмов мотивации создателей ОИС на его дальнейшую коммерциализацию;
- 3) повышение степени вовлеченности разработчиков ОИС в итоговую реализацию созданного интеллектуального продукта;
- 4) создание кластеров по обучению разработчиков методам коммерциализации создаваемых ОИС;
- 5) активизацию рынка оборота интеллектуальной собственности.

Назаров В. Н.

Социальные основы правового регулирования искусственного интеллекта

IT-компании продолжают совершенствовать информационные системы так называемого искусственного интеллекта — технические системы и устройства, которые предназначены для использования в них искусственного интеллекта. Развитие систем искусственного интеллекта приводит к тому, что системы и устройства с использованием искусственного интеллекта находят все более и более широкое применение не только в промышленности, но и в нашей обычной жизни.

К проблемам, которые могут существенно повлиять на общественное устройство и жизнь человека, относят, например, такие:

- искусственный интеллект может угрожать личной безопасности;
- искусственный интеллект может угрожать безработицей;
- искусственный интеллект может угрожать возникновением конфликтов как результата того, что роботы займут часть физического общественного пространства, которое сегодня предназначено исключительно для пользования человеком без использования технических устройств (автомобилей, велосипедов, и т.д.).

Проведенный анализ позволяет сделать следующие выводы.

1. Не уделяется должного внимания проблематике места и роли искусственного интеллекта в повседневной жизни.

2. Необходимо задуматься над вопросом: до какой степени допустимо «вхождение» искусственного интеллекта в повседневную жизнь обычного человека.

3. Очевидна необходимость разграничения военного и мирного использования искусственного интеллекта.

4. Представляется, что уже имеются достаточные социальные знания (практический опыт), осознание проблематики и понимание угроз, которые несет с собой вхождение в нашу жизнь систем с использованием искусственного интеллекта.

5. Сегодня уже необходимо дать нормативный ответ на вопрос: может ли обычный человек (не давший прямого и свободного согласия) на участие в экспериментах с искусственным интеллектом, быть вовлеченным в такой эксперимент?

<p style="text-align: center;">ТРЕБОВАНИЯ к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транс- портное право и безопасность»</p>	<p style="text-align: center;">REQUIREMENTS for the materials submitted for publication in the journal “Transport law and security”</p>
<p>Представленные статьи должны быть оригинальными, не опубликованными ранее в других печатных изданиях. Статьи должны быть актуальными, обладать новизной, содержать выводы исследования, а также соответствовать указанным ниже правилам оформления. В случае ненадлежащего оформления статьи она направляется автору на доработку.</p> <p>Статья представляется в электронном виде в формате Microsoft Word по электронному адресу: albinadg@mail.ru.</p> <p>Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, учебный корпус 6.</p> <p>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.).</p> <p>Сноски в тексте приводятся в [квадратных скобках], их нумерация должна соответствовать списку литературы, размещенному в конце статьи; 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».</p> <p>В статье должен быть указан индекс УДК.</p> <p>Название статьи приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным.</p> <p>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; должность, звание, ученая степень каждого автора;</p>	<p>Submitted papers must be original, not previously published in other printed publications. The material should be relevant, have a novelty, contain the results of the study, as well as comply with the mentioned below rules of registration. In case of improper registration, the papers will be sent back to the author for revision.</p> <p>All papers should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru.</p> <p>The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994.</p> <p>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).</p> <p>Footnotes in the text should be given in [square brackets]; their numbers should correlate to the references, given at the end of the article in alphabetical order. References to the comments should be put in (parentheses).</p> <p>References to Internet resources and archival documents are enclosed in square parentheses in the text or at bottom of the page according to the samples of the GOST P 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference».</p> <p>The UDC index should be indicated in the article.</p> <p>The title of the paper is given both in Russian and in English. The title should be short and informative.</p> <p>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; position, scientific degree, scientific status (if any) of EACH author;</p>

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 источников**. Нормативный материал в список 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.

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.