ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ | № 4(56)/2025

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

Издается с января 2016 г.

Проблемы правового обеспечения устойчивого развития
и безопасности автомобильного транспорта в Донецкой Народной Республике

Конфискация транспортных средств
в случае прекращения уголовного дела по нереабилитирующим основаниям

Вопросы совершенствования правового обеспечения
комплексной безопасности Арктической зоны Российской Федерации

Субъекты публичного морского права

Современные проблемы обеспечения безопасности
в сфере морского транспорта в Балтийско-Скандинавском макрорегионе

Особенности инвестиционного механизма
обеспечения исполнения соглашений о государственно-частном партнерстве в транспортной сфере

Исторический аспект борьбы с коррупцией
на этапе становления эры железнодорожного транспорта в Соединенных Штатах Америки

Обзор IV Всероссийской научно-практической конференции
«Правовое обеспечение национальной безопасности: вопросы науки и образования» (РАНХиГС, Москва, 27 — 28 мая 2025 года)

Обзор II Всероссийской научно-практической конференции с международным участием
«Правовые вопросы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации», посвященной Дню народного единства (Московский университет имени А. С. Грибоедова, Москва, 7 ноября 2025 года)

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2025. № 4(56)	The online scientific journal “Transport law and security” 2025. № 4(56)
Дата размещения номера — 15 января 2026 г.	The date of the issue is the 15th of January 2026.
Журнал издается с января 2016 г.	The journal has been published since January 2016.
Издание включено в Перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, ученой степени доктора наук, по научным специальностям: 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки (юридические науки); 5.1.4. Уголовно-правовые науки (юридические науки).	The journal has been included in the List of the leading peer-reviewed scientific publications where there are published the main scientific results of dissertations for the academic degrees of a doctor and candidate of sciences in the following scientific specialties: 5.1.2. Public and legal (state and legal) sciences (legal sciences); 5.1.4. Criminal and legal sciences (legal sciences).
Номер свидетельства о регистрации средства массовой информации: ЭЛ № ФС 77-64237 от 25 декабря 2015 г. Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9. Телефон: 8 (495) 274-02-74 (доб. 4712). E-mail редакции: albinadg@mail.ru	The journal was registered in media ЭЛ № ФС 77-64237 on December, 25, 2015. The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Moscow, 127994. Tel.: 8 (495) 274-02-74. Email: albinadg@mail.ru.
Официальный сайт в сети Интернет: URL: http: // trans-safety.ru/	The official site in the Internet is URL: http: // trans-safety.ru/
Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта»	The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education “Russian University of Transport”
Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г. № 381-06/2016.	The journal is introduced into the system of the Russian Science Citation Index (RSCI) according to the contractual agreement № 381-06/2016 of June 24, 2016.
Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) 2500-1868.	The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) 2500-1868.
Периодичность: четыре раза в год.	The journal is issued 4 times a year.
Главный редактор — **Нестеров Евгений Александрович**, кандидат юридических наук	The editor-in-chief is **Nesterov Evgeny Aleksandrovich**, Candidate of Law

Редакционный совет	Editorial Council
Нестеров Евгений Александрович — председатель редакционного совета, кандидат юридических наук, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Nesterov Evgeny Aleksandrovich**, Chairman of the Editorial Council, Candidate of Law, the head of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)
Аль Али Насер Абдель Рахим — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Морское право и международное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Al Ali Naser Abdel Raheem**, Candidate of Law, associate professor of the department “Maritime Law and International Law» of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)
Бажанов Станислав Васильевич — доктор юридических наук, профессор, академик Петровской академии наук и искусств, полковник юстиции в отставке	**Bazhanov Stanislav Vasilievich**, Doctor of Law, professor, academician of the Peter’s Academy of Sciences and Arts (St. Petersburg), retired colonel of justice
Белкин Анатолий Рафаилович — доктор юридических наук, профессор Московского технологического университета	**Belkin Anatoly Rafailovich**, Doctor of Law, professor at the Moscow Technological University (MIREA)
Боголюбов Сергей Александрович — доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий отделом экологического законодательства Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации	**Bogolyubov Sergey Aleksandrovich**, Doctor of Law, professor, honored scientist of the Russian Federation, head of the environmental legislation department at the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation
Гончарова Мария Витальевна — доктор юридических наук, доцент, главный научный сотрудник Всероссийского научно-исследовательского института Министерства внутренних дел Российской Федерации	**Goncharova Mariya Vitalievna**, Doctor of Law, associate professor, main researcher of the National Research Institute of the Ministry of Interior of the Russian Federation
Гулин Виктор Борисович — руководитель Федеральной службы по надзору в сфере транспорта	**Gulin Viktor Borisovich**, head of the Federal Service for transport supervision
Жаворонкова Наталья Григорьевна — доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист Российской Федерации	**Zhavoronkova Nataliya Grigorievna**, Doctor of Law, professor, honored lawyer of the Russian Federation
Ирошников Денис Владимирович — доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой правового обеспечения национальной безопасности, законности и правопорядка Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, главный научный сотрудник Центра исследования проблем безопасности Российской академии наук	**Iroshnikov Denis Vladimirovich**, Doctor of Law, associate professor, head of the department of legal support for national security, law and order of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, chief researcher at the center for security studies of Russian Academy of Sciences
Козин Михаил Николаевич — доктор экономических наук, профессор, главный научный	**Kozin Mikhail Nikolaevich**, Doctor of Economic Sciences, professor, main researcher of the Re-

сотрудник Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)

search Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia

Минбалеев Алексей Владимирович — доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой информационного права и цифровых технологий Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА); ведущий научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук

Minbaleev Aleksey Vladimirovich, Doctor of Law, associate professor, Head of the Department of Information Law and Digital Technologies at the Kutafin Moscow State Law University (MSAL); 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

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

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

Репьев Артем Григорьевич — доктор юридических наук, доцент, заместитель директора по науке Юридического института Российского университета транспорта, и.о. заведующего кафедрой теории права, гражданского права и гражданского процесса Юридического института Российского университета транспорта

Repiev Artem Grigorievich, Doctor of Law, associate professor, deputy director in Science of the Law Institute of the Russian University of Transport, acting head of the department of theory of law, civil law and civil proceeding of the Law Institute of the Russian University of Transport

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

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

Фоменко Елена Владимировна — доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры уголовного права и криминологии юридического факультета Всероссийского государственного университета юстиции (РПА Минюста России)

Fomenko Elena Vladimirovna, Doctor of Law, associate professor, professor of the department of criminal law and criminology of the law faculty of the All-Russian State University of Justice

Аль Вахшат Зиад Мохаммед — доктор права, декан юридического факультета Национального университета Аджлуна, Иордания

Al Wahshat Ziad Mohammed, Doctor of Law, dean of the Faculty of Law, Ajloun National University, Jordan

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

Arbia Hlali, Doctor of Law, professor of the Faculty of Economics, SFAX University, Tunisia

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

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

Эдвард Нашаат — доктор наук, профессор, Высший институт менеджмента и информатики имени Аль-Обура, Египет, Каир, город Обу	**Edward Nashaat**, Doctor of science, professor, Al-Obour High Institute of Management and Informatics, Egypt, Cairo, Obour City

Редакционная коллегия	Editorial Board
Главный редактор — НЕСТЕРОВ Евгений Алексадрович, кандидат юридических наук	**The editor-in-chief** is NESTEROV Evgeny Aleksandrovich, Candidate of Law
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

Микаилов С. М.
Особенности административной ответственности за нарушения норм транспортной безопасности 12

Голенко В. Э.
Проблемы правового обеспечения устойчивого развития и безопасности автомобильного транспорта в Донецкой Народной Республике 19

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Мингалимова М. Ф.
Конфискация транспортных средств в случае прекращения уголовного дела по нереабилитирующим основаниям 29

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Магеррамов Э. Э.
Проблемы гражданско-правовой ответственности перевозчика по договору железнодорожной перевозки грузов 38

Нестеров Е. А., Цветков В. Я.
Объекты транспортного цифрового права 47

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Алексеев К. В.
Структурно-системный анализ национальной безопасности 59

Новиков В. А.
Занятие лицом высшего положения в криминальной иерархии как преступление против общественной безопасности 71

Серков М. А.
Вопросы совершенствования правового обеспечения комплексной безопасности Арктической зоны Российской Федерации 81

Шиян В. И.
Преступления против собственности как угроза государственной и общественной безопасности 93

МОРСКОЕ ПРАВО

Клюев В. В.
Субъекты публичного морского права 105

Тимошенко Д. С.
Современные проблемы обеспечения безопасности в сфере морского транспорта в Балтийско-Скандинавском макрорегионе 120

Соснин Д. В.
Актуальные проблемы государственного контроля и надзора на внутреннем водном транспорте Российской Федерации 126

КРИМИНАЛИСТИКА И СУДЕБНАЯ ЭКСПЕРТИЗА НА ТРАНСПОРТЕ

Исаев А. В., Худякова О. Н.
Железнодорожно-транспортные экспертизы в уголовном процессе 134

Киселевич И. В.
Транспортные экспертизы: проблемы и пути их решения 141

ЗЕМЕЛЬНО-ПРАВОВЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

Павлова А. В.
Обеспечение экологической безопасности транспортных средств 147

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

Правкин С. А.
Особенности инвестиционного механизма обеспечения исполнения соглашений о государственно-частном партнерстве в транспортной сфере 154

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Леонов С. И.
Исторический аспект борьбы с коррупцией на этапе становления эры железнодорожного транспорта в Соединенных Штатах Америки ... 168

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИЙ

Обзор IV Всероссийской научно-практической конференции «Правовое обеспечение национальной безопасности: вопросы науки и образования» (РАНХиГС, Москва, 27—28 мая 2025 года) 178

Обзор II Всероссийской научно-практической конференции с международным участием «Правовые вопросы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации», посвященной Дню народного единства (Московский университет имени А. С. Грибоедова, Москва, 7 ноября 2025 года) 197

РЕЦЕНЗИИ

Бегишев И. Р.
Персональные данные в системе транспортной безопасности: правовые вызовы цифровой эпохи 215

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность» 223

Contents

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Mikailov Samir M.
Features of administrative liability for violations
of transport security regulations..... 12

Golenko Victoria Ed.
Problems of legal support for sustainable development
and security of road transport in the Donetsk People's Republic..... 19

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Mingalimova Mariyam F.
Confiscation of vehicles when terminating a criminal case
on non-rehabilitating grounds 29

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Magerramov Eldzhan El.
Civil liability issues of a carrier under a contract for transportation
of goods by railway 38

Nesterov Evgeny Al., Tsvetkov Viktor Ya.
Objects of digital transport law..... 47

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Alekseev Kirill V.
Structural and systemic analysis of national security..... 59

Novikov Valery An.
Occupying a high-ranking position in a criminal hierarchy
as a crime against public safety..... 71

Serkov Maksim Al.
Issues of improving legal framework for comprehensive security
in the Arctic zone of the Russian Federation..... 81

Shiyan Valentina Iv.
Property crimes as a threat to state and public security 93

MARITIME LAW

Klyuev Vitaly V.
Subjects of public maritime law 105

Timoshenko Diana S.
Current issues in enforcing maritime transport security
in the Baltic-Scandinavian macroregion 120

Sosnin Denis V.
Current issues of state control and supervision in inland
water transport of the Russian Federation 126

CRIMINALISTICS AND FORENSICS ON TRANSPORT

Isaev Aleksander V., Khudyakova Olga N.
Railway transport examinations in criminal proceedings 134

Kiselevich Igor V.
Transport examinations: problems and solutions 141

LAND AND LEGAL AND ENVIRONMENTAL TRANSPORT RELATIONS

Pavlova Alla V.
Ensuring environmental safety of vehicles 147

TRANSPORT ECONOMY

Pravkin Sergey Al.
Features of the investment mechanism for ensuring
the implementation of public-private partnership agreements
in the transport sector 154

HISTORY OF TRANSPORT LAW

Leonov Sergey Iv.
The historical aspect of the fight against corruption during
the formation of the railway transport era in the United States of America 168

CONFERENCE RESULTS

Review of the IV All-Russian Scientific and Practical Conference
“Legal Support for National Security: Issues of Science and Education”
(RANEPA, Moscow, May 27–28, 2025) 178

Review of the 2nd All-Russian scientific and practical conference with international participation “Legal issues of enforcement of national security of the Russian Federation”, dedicated to the National Unity Day (A.S. Griboedov Moscow University, Moscow, November 7, 2025) 197

REVIEWS

Begishev Ildar R.
Personal data in transport security system: legal challenges of the digital age..... 215

Requirements for the materials submitted for publication in the journal “Transport law and security” 223

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 12—18.
Transport law and security. 2025; (4(56)):12—18.

Научная статья
УДК 343.341:656.1

Особенности административной ответственности за нарушения норм транспортной безопасности

Микаилов Самир Мурсалович,
кандидат юридических наук, доцент,
Курганский институт железнодорожного транспорта,
Курган, Россия

Аннотация. Настоящая статья посвящена комплексному анализу института административной ответственности за нарушения в сфере транспортной безопасности на предмет их отличия от других видов административной ответственности. В работе рассматривается специфика данного правового института, его цели и место в общей системе обеспечения национальной безопасности. Автор на основе анализа состава субъектов административной ответственности, а также особенностей объективной и субъективной стороны административных правонарушений, систематизирует виды правонарушений по объектам посягательства и предлагает сгруппировать их по четырем группам. При этом особое внимание автор уделяет проблемам правоприменительной практики, в частности, вопросам квалификации, доказывания вины и состязательности процесса. Для повышения эффективности данного института и с целью решения обозначенных проблем в работе предлагается уточнить формулировки отдельных составов правонарушений в КоАП РФ для снижения их чрезмерной формальности, разработать более четкие критерии оценки степени общественной опасности нарушения, а также активнее внедрять риск-ориентированный подход при проведении контрольно-надзорных мероприятий, сосредоточив внимание на объектах с наибольшим риском. На основе проведенного исследования делаются выводы, что модернизация правовой базы в сфере транспортной безопасности позволит усилить защиту транспортного комплекса и укрепить законность в стране.

Ключевые слова: административная ответственность; административное правонарушение; административное наказание; объект транспортной инфраструктуры; транспортная безопасность.

Для цитирования: Микаилов С. М. Особенности административной ответственности за нарушения норм транспортной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 12—18.

Original article

Features of administrative liability for violations of transport security regulations

Samir M. Mikailov,
Candidate of Law, Associate Professor,
Kurgan Institute of Railway Transport,
Kurgan, Russia

Abstract. The current paper has presented a comprehensive analysis of administrative liability for violations in transport security, distinguishing it from other types of administrative liability. The paper has considered the specifics of this legal institution, its goals, and its place in the overall national security system. Based on an analysis of the subjects of administrative liability, as well as the specifics of the objective and subjective aspects of administrative offenses, there have been systematized the types of offenses by the objects of the offense and proposed grouping them into four groups. The special attention has been given to issues of law enforcement practice, particularly issues of classification, proof of guilt, and the adversarial nature of the proceedings. To improve the efficiency of this institution and address the identified problems, there has been proposed clarifying the wording of certain offenses in the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation to reduce their excessive formality, developing clearer criteria for assessing the degree of public danger of an offense, and more actively implementing a risk-based approach in monitoring and oversight activities, focusing on the highest-risk areas. Based on the current study, there has been concluded that modernizing the legal framework for transport security will enhance protection of the transport sector and strengthen the rule of law in the country.

Key words: administrative liability; administrative offense; administrative punishment; transport infrastructure facility; transport security.

For citation: Mikailov S.M. Features of administrative liability for violations of transport security regulations// Transport law and security. 2025; (4(56)):12—18.

© Микаилов С. М., 2025

Транспортный комплекс традиционно является важнейшим компонентом экономики и национальной безопасности любого государства. Данная роль обусловливает первостепенную значимость транспортной безопасности, обеспечение которой превращается в одну из приоритетных задач. Решение данной проблемы требует комплексного подхода, включающего организационные, технические и правовые меры. В первую очередь это обусловлено высокой концентрацией опасных производственных объектов, интенсивностью движения и массовостью пассажиропотоков обозначающих исключительную значимость обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.

Вопросы обеспечения транспортной безопасности особо актуализируются в нынешних условиях — в условиях проведения специальной военной операции, враждебной деятельности деструктивных сил и участившихся посягательств на нормальное функционирование транспортного комплекса.

Представляется, что одним из ключевых правовых инструментов, обеспечивающих соблюдение установленных требований транспортной безопасности, выступает институт административной ответственности.

По нашему мнению, рассмотрение вопросов обеспечения безопасности в данной сфере, в том числе через призму усиления ответственности, будет способствовать сохранению ее надлежащего уровня в обозначенных условиях.

Полагаем, что административная ответственность за нарушения норм транспортной безопасности обладает рядом существенных особенностей, обусловленных спецификой охраняемых общественных отношений, кру-

гом субъектов, а также характером противоправных деяний. Актуальность исследования обусловлена постоянным развитием угроз в транспортной сфере, ужесточением международных стандартов и необходимостью повышения эффективности государственного контроля и надзора.

Цель настоящей работы — провести анализ института административной ответственности в сфере транспортной безопасности, выявить его отличия от других ее видов, проблемы правоприменительной практики в этой сфере.

Исследователи-юристы предлагают разные определения административной ответственности, но в целом они сходятся во мнении что «административная ответственность за нарушения норм транспортной безопасности — это вид юридической ответственности, применяемой уполномоченными органами государственной власти к физическим, должностным и юридическим лицам за совершение противоправных, виновных действий (бездействия), связанных с нарушением норм и правил безопасности на вокзалах, в аэропортах, в метро и в самом транспорте» [1, стр. 13].

В ходе исследования мы установили, что правовую основу данных общественных отношений составляют следующие нормативные акты:

— глава 11 и иные статьи, устанавливающие ответственность за смежные правонарушения (например, в области предпринимательской деятельности) Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ);

— Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»;

— Указ Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте»;

— постановления Правительства РФ: от 3 октября 2020 г. № 1595 «Об утверждении Правил категорирования и установления количества категорий объектов транспортной инфраструктуры», от 29 декабря 2020 г. № 2344 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» и другие;

— приказы Минтранса России от 15 сентября 2020 г. № 377 «Об утверждении Порядка ведения реестра объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств», от 2 июля 2021 г. № 225 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации» и ряд других.

Особенность составов административных правонарушений в сфере транспортной безопасности заключается:

— во-первых, в специфике объекта правонарушения, который заключается в том, что непосредственным объектом правонарушения выступают

общественные отношения в сфере обеспечения безопасности объектов транспорта. Данная особенность отличает рассматриваемые виды правонарушений от смежных правонарушений, где родовым объектом также выступает общественная безопасность и общественный порядок. Например, это обстоятельство отличает их от нарушений правил дорожного движения, где непосредственным объектом является безопасность дорожного движения;

— во-вторых, особенность заключается в объективной стороне, которая включает как действие, так и бездействие. При этом большинство составов являются формальными, т.е. для привлечения к ответственности достаточно одного лишь факта несоблюдения правил (например, невыполнение предписаний контрольно-надзорных органов по оснащению объектов транспортной инфраструктуры техническими средствами обеспечения транспортной безопасности и т.п.), независимо от наступления вредных последствий. Данное обстоятельство, как мы считаем, подчеркивает профилактическую направленность административной ответственности;

— в-третьих, в специфике субъектов административной ответственности, которые отличаются широким и специфичным кругом: физическими лицами (например, пассажиры, нарушающие правила поведения, перевозчики и владельцы транспорта и т.д.), должностными лицами (занимающими должности как в структурах транспорта, так и в службах безопасности), лицами занимающимися предпринимательской деятельность в этой сфере (как индивидуальными предпринимателями, так и юридическими лицами). В ходе исследования мы установили, что в данной сфере широко применяется принцип виновной ответственности юридических лиц (ст. 2.1 КоАП РФ): привлечение юридического лица к ответственности допустимо при доказанности нарушения, даже если конкретное виновное должностное лицо не было выявлено;

— в-четвертых, отличительной чертой является субъективная сторона, которая проявляется как в умысле, так и в небрежности. Это выражается в том, что для многих нарушений (например, бездействие в области транспортной безопасности) достаточно доказать неосторожную вину. Данное обстоятельство связано с публично-правовым характером обязанностей, возложенных на транспортные компании, которые должны строго следовать предписанным нормам.

Проведенный анализ состава субъектов административной ответственности, а также особенностей объективной и субъективной стороны административных правонарушений, позволил систематизировать виды административных правонарушений в области транспортной безопасности по четырем группам.

I группа — это нарушения в сфере оснащения транспортных объектов и средств техническими средствами безопасности. Сюда относится, например, невыполнение требований по установке необходимого оборудования для защиты транспорта и его инфраструктуры (ст. 11.15.1 КоАП РФ) и не-

исполнение требований по обеспечению транспортной безопасности (ст. 11.15.2 КоАП РФ). Санкции по данным статьям наиболее суровы и предусматривают как приостановление их деятельности, так и крупные штрафы для юридических лиц (до 500 тыс. руб.).

II группа включает нарушения, связанные с оценкой уязвимости и планированием мер безопасности на транспорте. В их числе — не проведенная оценка уязвимости транспортных объектов и средств, что подпадает под ст. 11.15.3 КоАП РФ.

III группа — это нарушения со стороны сил транспортной безопасности. В частности, это непринятие мер по устранению причин и условий, способствующих совершению актов незаконного вмешательства (ст. 11.15.5 КоАП РФ).

IV группа — нарушения правил допуска персонала и пассажиров. К примеру, разрешение работать человеку, не прошедшему обязательную проверку на пригодность к деятельности в сфере транспортной безопасности (ст. 11.15.4 КоАП РФ).

В то же время в ходе исследования было установлено, что несмотря на детальную регламентацию, правоприменительная практика сталкивается с рядом проблем:

— во-первых, это проблемы доказывания вины юридического лица. Часто сложно установить конкретное виновное должностное лицо, что приводит к спорам о правомерности привлечения к ответственности самой организации;

— во-вторых, это проблема квалификации повторности. Например, вопрос о том, когда нарушение считается повторным, при смене руководителя или реорганизации юридического лица, остается дискуссионным. Или, например, ст. 11.15.2 «Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности субъектом транспортной инфраструктуры» КоАП РФ дублирует ст. 11.15.1, но предусматривает наказание не за разовое нарушение, а за бездействие — «неисполнение требований». На практике это приводит к двойной ответственности за одно и то же деяние и также носит формальный характер;

— в-третьих, проблема состязательности процесса. В частности, субъекты транспортной инфраструктуры часто оспаривают предписания и постановления, указывая на формальный подход контролирующих органов и недостаточный учет ими реальных обстоятельств, объективно препятствовавших исполнению требований;

— в-четвертых, несоответствие размера санкций тяжести последствий. Например, в случаях, когда нарушение не привело к реальным последствиям, крупные штрафы могут восприниматься как несправедливые и избыточные.

Наличие подобной системы проблем правоприменительной практики в сфере обеспечения транспортной безопасности обозначают в своих рабо-

тах И. Б. Агапов, М. В. Костенников, А. В. Куракин, М. И. Петров, Т. А. Сулейманов и ряд других авторов.

Таким образом, полагаем, можно прийти к выводу, что административная ответственность за нарушения норм транспортной безопасности представляет собой специализированный правовой институт, обладающий значительной спецификой. К его основным и ключевым особенностям относятся: превентивный характер, направленный на недопущение актов незаконного вмешательства; широкий круг субъектов, включающий в первую очередь субъектов транспортной инфраструктуры как юридических лиц; формальные составы правонарушений; суровые санкции, призванные обеспечить высокий уровень исполнительской дисциплины.

Представляется, что для повышения эффективности данного института целесообразно проведение следующих мероприятий.

1. Уточнить формулировки отдельных составов правонарушений в КоАП РФ для снижения их чрезмерной формальности. В частности, в ст. 11.15.1 полагаем возможным ввести квалифицирующие признаки, разграничивающие нарушения по степени их общественной опасности. Например, ч. 1 этой статьи можно изложить в следующей редакции: «Нарушение требований в области транспортной безопасности, не повлекшее создания условий для совершения акта незаконного вмешательства и не повлиявшее на уровень защищенности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств», ч. 2 — в следующей редакции «Нарушение требований в области транспортной безопасности, повлекшее создание условий для совершения акта незаконного вмешательства или существенно снизившее уровень защищенности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств», ч. 3 — «Нарушение требований, повлекшее совершение акта незаконного вмешательства (либо его реальную попытку)».

2. Разработать более четкие критерии оценки степени общественной опасности нарушения. Полагаем, что система четких критериев позволит отличать существенные нарушения от незначительных, сделать правоприменение единообразным и справедливым. Представляется, что наличие хотя бы одного из этих критериев должно относить нарушение к категории «существенного» (тяжелого), влекущего повышенную ответственность. Например, установление такого критерия, как «связь с реальной угрозой», позволит оценить степень создания реальной возможности для проноса на охраняемую территорию объекта или транспортного средства оружия, взрывчатых веществ или иных предметов, либо сопутствовать установлению причинно-следственной связи несанкционированного проникновения лиц в критически важную зону таких объектов. Разработанную систему таких критериев можно закрепить в примечании к ст. 11.15.1 КоАП РФ или в отдельном методическом документе Ространснадзора и Минтранса России.

3. Реализовать комплекс мероприятий по внедрению риск-ориентированного подхода, сконцентрировав контрольно-надзорную деятельность на объектах с наивысшей категорией риска. Для реализации такого подхода полагаем возможным и необходимым при категорировании объектов установить критерии рисков (тяжесть последствий ущерба, вероятность нарушений и т.п.). Представляется, что внедрение такого подхода будет способствовать повышению эффективности института административной ответственности за нарушения норм транспортной безопасности путем концентрации на главном, стимулированию добросовестности, адресности наказаний, профилактической активности и снижению административного давления на бизнес. В таком случае контрольно-надзорная деятельность трансформируется из формальной и равномерно-обременительной работы в целенаправленную и эффективную систему управления рисками, где административная ответственность становится логичным следствием создания реальных угроз транспортной безопасности.

Полагаем, что дальнейшее совершенствование норм административного права, регулирующих вопросы транспортной безопасности, является необходимым условием для укрепления правопорядка и повышения уровня защищенности транспортного комплекса России.

Список источников

1. Агапов, И. Б. Административная ответственность в транспортной сфере: проблемы теории и практики / И. Б. Агапов // Транспортное право. — 2020. — № 4. — С. 12—17.

References

1. Agapov, I. B. Administrativnaya otvetstvennost' v transportnoy sfere: problemy teorii i praktiki [Administrative liability in the transport sector: problems of theory and pratice] / I. B. Agapov // Transportnoye pravo. — 2020. — № 4. — S. 12—17.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 19—28.
Transport law and security. 2025; (4(56)):19—28.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Научная статья
УДК 347.763

Проблемы правового обеспечения устойчивого развития и безопасности автомобильного транспорта в Донецкой Народной Республике

Голенко Виктория Эдуардовна,
главный юрист отдела исследования проблем экономической безопасности,
Институт экономических исследований,
Донецк, Россия

Аннотация. Статья посвящена исследованию проблем правового обеспечения устойчивого развития и безопасности автомобильного транспорта в Донецкой Народной Республике. Дана характеристика автомобильного транспорта как части транспортной системы, в частности Донецкой Народной Республики как субъекта РФ. Приведены составляющие, принципы функционирования, доля в объеме перевозок пассажиров и груза, значение автомобильного транспорта в общем в Российской Федерации и в частности в Донецкой Народной Республике. Установлена нормативная правовая основа автомобильного транспорта Донецкой Народной Республики как субъекта РФ. Охарактеризованы особенности государственного и регионального правового обеспечения автомобильного транспорта. Определены проблемы правового обеспечения устойчивого развития и безопасности автомобильного транспорта в Донецкой Народной Республике. Приведены возможные пути разрешения обозначенных проблем, обусловливающие надлежащее функционирование, устойчивое развитие и безопасность автомобильного транспорта в Донецкой Народной Республике как субъекте РФ.

Ключевые слова: транспортная система; автомобильный транспорт; перевозки пассажиров; перевозки грузов.

Для цитирования: Голенко В. Э. Проблемы правового обеспечения устойчивого развития и безопасности автомобильного транспорта в Донецкой Народной Республике // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 19—28.

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Original article

Problems of legal support for sustainable development and security of road transport in the Donetsk People's Republic

Victoria Ed. Golenko,
Chief lawyer of the economic security research department,
Institute of Economic Research,
Donetsk, Russia

Abstract. The current paper is devoted to the study of the problems of the legal framework for sustainable development and security of road transport in the Donetsk People's Republic. There has been characterized road

transport as part of the transport system, particularly in the Donetsk People's Republic as a constituent entity of the Russian Federation. There have been presented its components, operating principles, and share of passenger and freight traffic, as well as the importance of road transport in the Russian Federation in general and the Donetsk People's Republic in particular. There has been also established the legal framework for road transport in the Donetsk People's Republic as a constituent entity of the Russian Federation. There have been described the specifics of state and regional legal frameworks for road transport. There have been identified the problems of legal support of the sustainable development and security of road transport in the Donetsk People's Republic. There have been given possible solutions to these challenges, ensuring the proper functioning, sustainable development, and security of road transport in the Donetsk People's Republic as a constituent entity of the Russian Federation.

Keywords: transport system; automobile transport; passenger transportation; cargo transportation.

For citation: Golenko V.Ed. Problems of legal support for sustainable development and security of road transport in the Donetsk People's Republic// Transport law and security. 2025; (4(56)):19—28.

© Голенко В. Э., 2025

Одной из весомых и на сегодняшний день основной составляющей транспортной системы Донецкой Народной Республики (далее — ДНР) как субъекта РФ является автомобильный транспорт. Согласно ст. 31 Модельного закона о транспортной деятельности Межпарламентской Ассамблеи государств — участников Содружества Независимых Государств (постановление от 31 октября 2007 г. № 29-8) автомобильный транспорт призван своевременно и качественно обеспечивать потребности физических и юридических лиц и государства в перевозках автомобильным транспортом, во взаимодействии с организациями других видов транспорта способствовать созданию условий для развития экономики и обеспечения единства транспортного пространства на территории государства.

Учитывая обозначенное, целью настоящего исследования является определение основ правового обеспечения автомобильного транспорта в ДНР посредством обоснования проблем его устойчивого развития и безопасности.

Изучению правового обеспечения автомобильного транспорта прямо или косвенно посвящен ряд научных исследований. Актуальные проблемы правового обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры освещены в работе Землина А. И. [1, стр. 92]. Непосредственно нормативно-правовые аспекты транспортной безопасности исследованы в работе И. А. Кожина [2, стр. 235—237]. Изучение вопросов совершенствования правового регулирования безопасности на автомобильном транспорте отражено в работе Е. В. Лопаткина [3, стр. 247—250]. Исследованию подходов к оценке влияния ключевых проблем и тенденций развития транспортной системы на экономику региона (ДНР) посвящена работа В. С. Козлова, И. В. Султановой [4, стр. 7291—7302]. Актуальные проблемы транспортного права ДНР затронуты в работе Ю. С. Хобби [5, стр. 315—320]. При этом изучение правового обеспечения автомобильного транспорта в ДНР, в частности его проблем устойчивого развития и безопасности, не проводилось.

Для достижения полученных в ходе проведенного исследования результатов использованы методы анализа, дедуктивный, системно-структурный, проекции.

Рассматривая вопрос правового обеспечения и его проблем касательно автомобильного транспорта первичным выступают основы такового. Так, автомобильный транспорт состоит из профессионального автомобильного транспорта — грузового и/или пассажирского (автобусного); личного автомобильного транспорта; дорожной инфраструктуры. Основными принципами функционирования автомобильного транспорта являются: устойчивость работы транспортных средств и дорожной инфраструктуры; доступность, безопасность и качество автотранспортных услуг; конкуренция и развитие рынка услуг автомобильного транспорта; благоприятные и равные условия для перевозчиков как на внутреннем, так и на международном рынке автотранспортных услуг; оптимизация качественных и количественных показателей автотранспорта; единая транспортная инфраструктура, включающая пункты технического обслуживания и ремонта.

На долю автомобильного транспорта приходится более 60% общего объема перевозок пассажиров (без учета личного автотранспорта) и около 49% общего объема перевозок грузов. Это основной вид транспорта при обеспечении подвижности населения с трудовыми, бытовыми и культурными целями. Так, автобусный транспорт обеспечивает регулярными городскими перевозками почти 1,6 тыс. городов и поселков городского типа, или 68% от их общего числа. Им обслуживается в пригородном и междугородном сообщении около 89 тыс. сельских населенных пунктов, что составляет 55% от их общего количества. В рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» региональные перевозчики получили 418 единиц городского пассажирского транспорта. В частности, в рамках федеральных программ 2023 г. — 248 автобусов, в 2024 г. — 80 автобусов различного класса поступили в города Донецк, Макеевка, Енакиево, Харцызск, Мариуполь, Ясиноватая, Снежное, Дебальцево, Торез, Шахтерск, Волноваха, Тельмановский и Новоазовский округ, а также для ГУП ДНР «Донбасская транспортная компания». Поставленный транспорт эксплуатируется на 57 муниципальных и межмуниципальных маршрутах. К тому же для организации работы новых автобусов в Тельмановском округе, Торезе и Волновахе были специально созданы муниципальные транспортные предприятия, которые получили соответствующие лицензии на перевозку пассажиров [URL:https://t.me/mintransdnr/11313].

Важнейшее значение автомобильный транспорт имеет и в обеспечении внешнеторговой деятельности. Автомобильные грузоперевозки осуществляются в сообщении более чем с 45 странами. На долю российских перевозчиков в объеме международных автомобильных перевозок грузов приходится 46% грузов. Суммарная емкость российского сектора международного рынка автотранспортных услуг составляет порядка 1,2 млрд долл. Сегодня на рынке международных автотранспортных услуг задей-

ствовано около 7 тыс. российских транспортных компаний с общим парком порядка 70 тыс. автомобилей. Из них на постоянной основе выполняют международные перевозки грузов не менее 4,5 тыс. организаций с общим парком в 50 тыс. автомобилей [Стратегия развития автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта Российской Федерации на период до 2030 года. URL:https://mintrans.gov.ru/documents/7/9306].

Принимая во внимание вхождение ДНР в состав России и особенности переходного периода, нормативную правовую основу автомобильного транспорта ДНР так или иначе составляют (перечень не исчерпывающий):

— Федеральный конституционный закон от 4 октября 2022 г. № 5-ФКЗ «О принятии в Российскую Федерацию Донецкой Народной Республики и образовании в составе Российской Федерации нового субъекта — Донецкой Народной Республики» — определяет особенности функционирования автомобильного транспорта, в том числе обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и иное;

— Гражданский кодекс Российской Федерации — определяет общие положения перевозки и транспортной экспедиции (глава 40, 41);

— Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» — определяет общие условия перевозок пассажиров, багажа и грузов соответственно автобусами, легковыми и грузовыми автомобилями, в том числе с использованием автомобильных прицепов, автомобильных полуприцепов, а также общие условия предоставления услуг пассажирам, фрахтователям, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам, фрахтовщикам на объектах транспортных инфраструктур;

— Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» — регулирует отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, в том числе отношения, связанные с установлением, изменением, отменой маршрутов регулярных перевозок, допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к осуществлению регулярных перевозок, использованием для осуществления регулярных перевозок объектов транспортной инфраструктуры, а также с организацией контроля за осуществлением регулярных перевозок;

— Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» — определяет правовые, экономические и организационные основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в целях защиты прав потерпевших на возме-

щение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами;

— Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» — определяет цели обеспечения транспортной безопасности как устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защиту интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства; и задачи обеспечения транспортной безопасности: нормативное правовое регулирование в области обеспечения транспортной безопасности; определение угроз совершения актов незаконного вмешательства; оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств; разработку и реализацию требований по обеспечению транспортной безопасности; разработку и реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности; подготовку специалистов в области обеспечения транспортной безопасности; осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности; информационное, материально-техническое и научно-техническое обеспечение транспортной безопасности;

— Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» — регулирует отношения, возникающие в связи с использованием автомобильных дорог, в том числе на платной основе, и осуществлением дорожной деятельности в Российской Федерации, а именно определяет: основы функционирования автомобильных дорог, их использования, осуществления дорожной деятельности в интересах пользователей автомобильными дорогами, собственников автомобильных дорог, государства, муниципальных образований; государственного управления в области дорожной деятельности; обеспечения сохранности и развития автомобильных дорог, улучшения их технического состояния; внедрения перспективных технологий и стандартов в области дорожной деятельности; обеспечения эффективной и добросовестной конкуренции на рынке работ и (или) услуг при осуществлении дорожной деятельности; способы улучшения инвестиционного климата в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности; обеспечение интеграции автомобильных дорог в международную транспортную сеть;

— постановление Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации» — устанавливает порядок организации перевозок различных видов грузов автомобильным транспортом, обеспечения сохранности грузов, транспортных средств и контейнеров, а также условия пере-

возок грузов и предоставления транспортных средств для таких перевозок;

— распоряжение Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р «Об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте» — определяет принципы создания и совершенствования комплексной системы (как реализации взаимосвязанных мероприятий в сфере транспортного комплекса, адекватных угрозам совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности), порядок реализации Программы, ее ресурсное обеспечение, ответственных исполнителей, результативность и эффективность использования ресурсов, выделяемых на ее реализацию;

— Закон ДНР от 30 ноября 2023 г. № 28-РЗ «О транспортном налоге» — устанавливает и вводит в действие транспортный налог, обязательный к уплате на территории ДНР в соответствии с главой 28 Налогового кодекса Российской Федерации, определяет налоговые ставки, порядок уплаты налога, налоговые льготы, основания и порядок их применения и иные.

Однако, несмотря на вышеизложенное, на сегодняшний день для ДНР является характерным ненадлежащее функционирование автомобильного транспорта, что в первую очередь обосновывается непрекращающимися с 2014 г. боевыми действиями. В силу этого в контексте правового обеспечения устойчивого развития и безопасности автомобильного транспорта в ДНР насущными проблемными вопросами, требующими разрешения, являются следующие.

1. Неурегулированность пассажирских перевозок. Согласно Федеральному закону от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ организация регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, в том числе установление, изменение, отмена маршрутов регулярных перевозок, а также организация контроля за осуществлением регулярных перевозок является первоочередной задачей в регионах России. При этом в частности в ДНР наблюдается отсутствие обеспечения соблюдения данных положений, что проявляется: в необоснованном сокращении (отмене) городских/пригородных/междугородних маршрутов, прежде всего в отдаленные местности (районы), и соответственно, увеличении интервала движения, что делает затруднительным сообщение и возможность граждан добираться (недостаточность городских и междугородних рейсов); сокращении продолжительности (графика) движения по маршруту регулярных перевозок, что парализует жизнедеятельность граждан, когда действует временное ограничение и добраться больше нечем; отсутствии необходимого количества транспорта на городских и междугородних маршрутах, при том учитывая поступления общественного транспорта в рамках федеральных программ помощи новым субъектам РФ (формирование соответствующей потребности в подвижном составе); участившейся отмене рейсов, причем друг за другом; практически ежедневном изменении мест посадки пассажиров, которые являются стихийными; зачастую отсутствии

оплаты через кассу; превалировании стоячих мест; отказе водителей в перевозке в/из промежуточных городов/поселков; отсутствии надлежащего контроля и ответственности по данным вопросам. При этом пассажиропоток не меняется, а наоборот увеличивается за счет сдвигов и отмены рейсов, а диспетчерские службы не обладают необходимой информацией. Все это влияет на качество жизни населения и является первоочередным для соответствующего разрешения.

В качестве альтернативных путей решения данной проблемы могут быть:

— увеличение количества транспортных средств, учитывая поступления общественного транспорта в рамках федеральных программ помощи новым субъектам РФ (формирование соответствующей потребности в подвижном составе);

— адаптация (упрощение) лицензионных условий для осуществления перевозок пассажиров автомобильным транспортом, учитывая условия жизни и по крайней мере на переходный период;

— единоначальная урегулированность диспетчерской деятельности, деятельности перевозчиков, посредством четкой регламентации прав и обязанностей.

2. Недостаточная урегулированность обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Ранее введенное в 2020 г. обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств являлось необоснованным, поскольку осуществлялось исключительно через общество с ограниченной ответственностью Страховой компанией «ХАТХОР», территория такого страхования ограничивалась лишь ДНР, следовательно, полис не действовал за ее пределами на территории иных субъектов РФ, отсутствовали прецеденты страховых выплат, при этом был введен штраф за отсутствие страхового полиса. Несмотря на это согласно ч. 4 ст. 18 Федерального конституционного закона от 4 октября 2022 г. № 5-ФКЗ до 1 января 2024 г. на территории ДНР не применялось законодательство РФ об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а риск гражданской ответственности владельца транспортного средства, который проживает на территории ДНР или местом нахождения которого является территория ДНР, должен был быть застрахован в соответствии с законодательством РФ об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств в случае использования принадлежащего ему транспортного средства на территориях субъектов РФ, в которых применяется указанное законодательство РФ. Вышеобозначенное и регламентировало путь решения данного вопроса. Так, с 1 января 2025 г. передвижение автомобильным транспортом на территории ДНР сопровождается обязательством страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и только в случае его наличия. При этом количество и география вошедших на территорию республики стра-

ховых компаний увеличивается (АО «СК «Астро-Волга», г. Самара; АО СК «Двадцать первый век» г. Санкт-Петербург и др.), а качество предоставляемых страховых услуг остается ненадлежащим. Это проявляется в проблематичности своевременно оформить страховой случай ввиду удаленности страховщика и усложненности связи с ним; отсутствии опыта самостоятельного оформления страховых случаев; сложности досудебного и судебного порядка урегулирования споров; долгом оформлении и получении страхового возмещения. Ввиду этого первоочередными направлениями решения существующих проблем являются:

— создание местных (региональных) страховых компаний с действующими альтернативными контактами;

— общедоступные шаблоны и инструкции оформления страхового случая;

— упрощенный порядок досудебного и судебного урегулирования спора в рамках обращения в страховую организацию и суд (без финансового уполномоченного);

— оптимизированное оформление и получение страхового возмещения.

3. Нерегламентированный пограничный и таможенный контроль как личного автотранспорта, так и пассажирских перевозок. В соответствии с положениями Федерального конституционного закона от 4 октября 2022 г. № 5-ФКЗ ДНР является субъектом РФ. При этом на территориальной границе ДНР и Ростовской области осуществляется пограничный и таможенный контроль жителей ДНР — граждан Российской Федерации, владеющих/перевозимых автотранспортными средствами, зарегистрированными в Российской Федерации. Более того, данный контроль нерегламентирован надлежащим образом, что порождает большие очереди и временные затраты на прохождение пункта пропуска; непредсказуемость частого задержания сотрудниками пограничной службы для осуществления проверки на неопределенный (длительный) срок; отправку перевозчиков без задержанных пассажиров, как правило без предупреждения и объяснений; отсутствие обеспечения альтернативной посадки пассажиров; невозможность добраться в пункт назначения, в том числе вовремя; срыв стыковочных рейсов; детализированная проверка багажа и транспортных средств на выезд и отсутствие такового на въезд в ДНР. Все это затрудняет нормальное существование граждан и полноценное транспортное сообщение республики, прежде всего пассажирское, и, следовательно, требует разрешения, в том числе путем:

— надлежащей правовой регламентации и обоснования временного пограничного и таможенного контроля как личного автотранспорта, так и пассажирских перевозок;

— обеспечения прав пассажиров на гарантированную своевременную поездку с пункта отправления в пункт назначения, посредством четкого закрепления временного промежутка проверки, исключительной ситуативной альтернативной посадки пассажиров;

— внедрения автоматизированной системы пограничного и таможенного контроля как личного автотранспорта, так и пассажирских перевозок, что сократит очереди (загруженность) и время контроля (проверки).

4. Бесконтрольное и необоснованное повышение цены на топливо. Согласно приказу ФАС России от 22 ноября 2024 г. № 894/24 «Об утверждении Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок топлива моторного, включая автомобильный и авиационный бензин», установлены единые правила расчета начальной (максимальной) цены товара в рамках государственных и муниципальных закупок топлива (включая автомобильный бензин). При этом уровень цен на автозаправочных станциях (АЗС) бесконтрольно и необоснованно повышается, более того разница в цене между различными АЗС внушительная, прежде всего между принадлежащими региональной топливной компании и индивидуальным предпринимателям, при том что качественное соответствие в большей степени не соблюдено и не контролируется. Все это порождает: бесконтрольное и безответственное повышение цены на топливо; увеличение выезда в Ростовскую область для закупки топлива в частном порядке, где цена на порядок ниже; усиление нагрузки на пропускные пункты, очереди и временные затраты; выход денежных средств из республики; повышение тарифов на проезд; сокращение рейсов и передвижений (экономия); снижение качества жизни населения. Все это требует первоочередного разрешения, прежде всего путем ведомственного контроля, в том числе качества и фиксации цен на топливо, с учетом среднеустановленных по сопредельной Ростовской области как субъекта РФ.

Таким образом, наличие правовой основы как таковой не является обеспечением надлежащего функционирования автомобильного транспорта в частности в ДНР, что в связи с реалиями сегодняшнего времени обосновывает его проблемы устойчивого развития и безопасности, прежде всего: неурегулированность пассажирских перевозок; недостаточную урегулированность обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств; нерегламентированность пограничного и таможенного контроля как личного автотранспорта, так и пассажирских перевозок; бесконтрольное и необоснованное повышение цены на топливо. Предложенные пути решения вышеуказанных и иных проблем в ДНР позволит обеспечить эффективное функционирование автомобильного транспорта и, следовательно, удовлетворение транспортных потребностей населения, а также создаст необходимые условия для модернизации и инновационного развития экономики России в целом. Более того, это определит возможности государства по созданию условий для выравнивания социально-экономического развития регионов, в частности ДНР, и обеспечения связанности его территории.

Список источников

1. Землин, А. И. Актуальные проблемы правового обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры : монография / А. И. Землин, И. В. Холиков, А. А. Мельникова. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2019.
2. Кожин, И. А. Нормативно-правовые аспекты транспортной безопасности / И. А. Кожин // Молодой ученый. — 2021. — № 50 (392). — С. 235—237.
3. Лопаткин, Е. В. Вопросы совершенствования правового регулирования безопасности на автомобильном транспорте / Е. В. Лопаткин // Молодой ученый. — 2023. — № 50 (497). — С. 247—250.
4. Козлов, В. С. Подходы к оценке влияния ключевых проблем и тенденций развития транспортной системы на экономику региона / В. С. Козлов, И. В. Султанова // Экономика, предпринимательство и право. — 2024. — Том 14. — № 12. — С. 7291—7302.
5. Хобби, Ю. С. Актуальные проблемы транспортного права Донецкой Народной Республики / Ю. С. Хобби. // Образование и право. — 2024. — № 7. — С. 315—320.

References

1. Zemlin, A. I. Aktual'nyye problemy pravovogo obespecheniya bezopasnosti transportnoy infrastruktury : monografiya [Actual problems of legal support for transport infrastructure security] / A. I. Zemlin, I. V. Kholikov, A. A. Mel'nikova. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2019.
2. Kozhin, I. A. Normativno-pravovyye aspekty transportnoy bezopasnosti [Regulatory aspects of transport security] / I. A. Kozhin // Molodoy uchenyy. — 2021. — № 50 (392). — S. 235—237.
3. Lopatkin, Ye. V. Voprosy sovershenstvovaniya pravovogo regulirovaniya bezopasnosti na avtomobil'nom transporte [Issues of improving the legal regulation of safety in road transport] / Ye. V. Lopatkin // Molodoy uchenyy. — 2023. — № 50 (497). — S. 247—250.
4. Kozlov, V. S. Podkhody k otsenke vliyaniya klyuchevykh problem i tendentsiy razvitiya transportnoy sistemy na ekonomiku regiona [Approaches to assessing the impact of key problems and trends in the development of the transport system on the regional economy] / V. S. Kozlov, I. V. Sultanova // Ekonomika, predprinimatel'stvo i pravo. — 2024. — Tom 14. — № 12. — S. 7291—7302.
5. Khobbi, YU. S. Aktual'nyye problemy transportnogo prava Donetskoy Narodnoy Respubliki [Actual problems of transport law of the Donetsk People's Republic] / Yu. S. Khobbi. // Obrazovaniye i pravo. — 2024. — № 7. — S. 315—320.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 29–37.
Transport law and security. 2025; (4(56)):29–37.

Научная статья
УДК 355.243

Конфискация транспортных средств в случае прекращения уголовного дела по нереабилитирующим основаниям

Мингалимова Марьям Фердинандовна,
кандидат юридических наук, доцент,
Казанский юридический институт (филиал),
Университет прокуратуры Российской Федерации,
Казань, Россия

Аннотация. В статье исследуется комплекс вопросов, связанных с применением конфискации транспортных средств в качестве меры уголовно-правового характера при прекращении уголовных дел по нереабилитирующим основаниям. Анализируются правовая природа таких оснований, их отличия от реабилитирующих оснований, а также правовые последствия для лица, в отношении которого уголовное дело прекращено. На основе изучения судебной практики и позиций судов обосновывается, что конфискация транспортного средства по п. «д» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ в случае совершения преступления в сфере безопасности дорожного движения в состоянии опьянения должна применяться в обязательном порядке при доказанности факта использования транспортного средства для совершения преступления, независимо от дальнейшей судьбы уголовного дела. Сформулирован вывод об императивном характере нормы о конфискации и ее превентивной направленности.

Ключевые слова: конфискация; транспортное средство; прекращение уголовного дела; нереабилитирующие основания; уголовная ответственность; безопасность дорожного движения; судебный штраф; истечение сроков давности.

Для цитирования: Мингалимова М. Ф. Конфискация транспортных средств в случае прекращения уголовного дела по нереабилитирующим основаниям // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 29–37.

Original article

Confiscation of vehicles when terminating a criminal case on non-rehabilitating grounds

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

Abstract. The current paper has examined a range of issues related to the use of vehicle confiscation as a criminal-law measure to terminate criminal cases on non-rehabilitating grounds. There has been analyzed the legal nature of such grounds, their differences from rehabilitating grounds, and the legal consequences for the individual against whom the criminal case is terminated. Based on a review of judicial practice and court rulings, there has been substantiated that confiscation of a vehicle under paragraph "d" of Part 1 of Article 104.1 of the Russian Criminal Code in a traffic safety offense committed while intoxicated should be mandatory upon proof of the vehicle's use to commit the crime, regardless of the subsequent outcome of the criminal case. There has been made a conclusion regarding the mandatory nature of the confiscation provision and its preventive purpose.

Keywords: confiscation; vehicle; termination of a criminal case; non-rehabilitating grounds; criminal liability; traffic safety; judicial fine; expiration of the statute of limitations.

For citation: Mingalimova M.F. Confiscation of vehicles when terminating a criminal case on non-rehabilitating grounds// Transport law and security. 2025; (4(56)):29—37.

© Мингалимова М. Ф., 2025

Институт освобождения от уголовной ответственности представляет собой отказ государства от ее реализации в отношении лица, совершившего преступление, при наличии установленных законом условий (п. 1 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 27 июня 2013 г. № 19 «О применении судами законодательства, регламентирующего основания и порядок освобождения от уголовной ответственности»).

Отечественное законодательство содержит развитую систему как реабилитирующих (свидетельствующих об отсутствии события или состава преступления), так и нереабилитирующих оснований прекращения уголовного преследования. К последним относятся такие, при которых событие и состав преступления установлены, однако в силу определенных юридических фактов (деятельного раскаяния, примирения с потерпевшим, истечения сроков давности и др.) уголовное преследование прекращается. Как справедливо отмечает Конституционный Суд РФ, такое прекращение не влечет признания лица виновным или невиновным и не подменяет собой приговор, но является итоговым процессуальным решением [Определение Конституционного Суда РФ от 25 марта 2021 г. № 419-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Карелова Олега Николаевича на нарушение его конституционных прав статьями 14, 24, 75 и 401. 15 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации и статьей 78 Уголовного кодекса Российской Федерации»).

Особую актуальность в контексте прекращения дел по нереабилитирующим основаниям приобретает вопрос о судьбе транспортных средств, использованных для совершения преступлений по ст. 264.1—264.3 УК РФ. Разрешение этого вопроса имеет ключевое значение для обеспечения принципа неотвратимости ответственности и реализации превентивной функции уголовного закона.

Актуальность указанной проблематики подтверждается и в современной научной доктрине. Так, ряд авторов, анализируя новеллы уголовного законодательства о конфискации транспортных средств, прямо указыва-

ют на интерес к вопросу о возможности конфискации транспортных средств при прекращении уголовного дела (уголовного преследования) по нереабилитирующим основаниям, предполагая ее возможность при соблюдении процессуальных гарантий [1]. На основе комплексного анализа новейшей судебной практики можно сделать вывод о том, что в таких случаях конфискация не только возможна, но и носит императивный характер при установлении соответствующих фактов.

Прекращение уголовного преследования по нереабилитирующим основаниям, хотя и предполагает освобождение лица от уголовной ответственности и наказания, в правоприменительной практике расценивается как основанная на материалах расследования констатация того, что лицо совершило преступление. Данный факт для него влечет негативные последствия, такие как обязанность возместить вред, причиненный преступлением, а также возможность применения иных мер уголовно-правового характера, в частности, конфискации транспортных средств. Таким образом, нереабилитирующий характер прекращения уголовного дела (преследования) означает, что лицо освобождается лишь от уголовной ответственности и судимости, но не от иных правовых последствий содеянного.

Ключевой нормой, регулирующей конфискацию транспортных средств, является п. «д» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ. Для ее применения достаточно установить два взаимосвязанных факта: а) транспортное средство находилось в собственности обвиняемого, в том числе в совместной с третьими лицами; б) оно было использовано им непосредственно для совершения преступления.

Пленум Верховного Суда РФ в п. 13 своего постановления от 14 июня 2018 г. № 17 «О некоторых вопросах, связанных с применением конфискации имущества в уголовном судопроизводстве» разъяснил, что решение о конфискации может быть принято не только при постановлении обвинительного приговора, но и при прекращении уголовного дела по нереабилитирующему основанию. Непременным условием законности такого решения является разъяснение обвиняемому правовых последствий прекращения дела, включая возможность конфискации, и получение его добровольного согласия (п. 1.4.1 ч. 3 ст. 81 УПК РФ).

Анализ статистики Судебного департамента при Верховном Суде РФ позволяет констатировать, что конфискация транспортных средств преимущественно применяется в рамках обвинительных приговоров. При этом применение данной меры при прекращении уголовных дел составляет незначительную часть в общей структуре судебных решений. В 2023 г. на основании приговоров было конфисковано 9178 транспортных средств, тогда как при прекращении дел — лишь 70. В 2024 г. эти показатели составили 12 877 и 133 случая соответственно [данные получены из сводных отчетов Судебного департамента при Верховном Суде РФ за 2023—2024 гг. // URL: https://cdep.ru//?id=79 (дата обращения: 11 сентября 2025

г.)]. Подобное соотношение указывает на то, что данный правовой механизм применяется судами лишь в бесспорных случаях, что обусловлено необходимостью обеспечения безусловной доказанности юридически значимых обстоятельств и соблюдения процессуальных гарантий прав участников процесса.

К наиболее часто применяемым основаниям прекращения уголовных дел о преступлениях в сфере безопасности дорожного движения, совершенных в состоянии опьянения, относится прекращение уголовного дела в связи: 1) с истечением сроков давности уголовного преследования (п. 3 ч. 1 ст. 24 УПК РФ); 2) со смертью подозреваемого или обвиняемого (п. 4 ч. 1 ст. 24 УПК РФ); 3) с призывом на военную службу в период мобилизации (ст. 28.2 УПК РФ). Рассмотрим их более подробно.

Освобождение от уголовной ответственности в связи с истечением сроков давности (п. 3 ч. 1 ст. 24 УПК РФ, ст. 78 УК РФ) требует соблюдения трех условий: истечения установленных законом сроков, отсутствия факта уклонения лица от следствия или суда и получения его согласия на прекращение дела. [Исключение из общего правила составляют преступления по ст. 145.1 УК РФ «Невыплата заработной платы, пенсий, стипендий, пособий и иных выплат» (в соответствии с п. 20 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25 декабря 2018 г. № 46 «О судебной практике по делам о преступлениях против конституционных прав и свобод человека и гражданина (статьи 137, 138, 13871, 139, 144.1, 145. 145.1 Уголовного кодекса Российской Федерации)» сроки давности уголовного преследования за совершение указанного преступления исчисляются с момента его фактического окончания, т.е. со дня погашения задолженности, увольнения виновного лица или временного отстранения его от должности [2]).

Примером может служить постановление Харабалинского районного суда Астраханской области от 15 октября 2024 г. по уголовному делу в отношении К., обвиняемого в совершении преступления по ч. 1 ст. 264.1 УК РФ. Установив, что с момента преступления прошло более двух лет и подсудимый не уклонялся от следствия, суд прекратил уголовное преследование. При этом руководствуясь п. «д» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ, суд конфисковал автомобиль, принадлежащий К. и использованный им для управления транспортным средством в состоянии опьянения. Этот случай подтверждает, что истечение сроков давности, будучи нереабилитирующим основанием, не освобождает виновное лицо от иных правовых последствий, к которым относится и конфискация транспортных средств [архив Харабалинского районного суда Астраханской области за 2024 г.: уголовное дело № 1-62/2024].

Наряду с объективными обстоятельствами, такими как истечение сроков давности, уголовное законодательство предусматривает ряд других оснований освобождения от уголовной ответственности, связанных с позитивным посткриминальным поведением лица, свидетельствующим об утрате им общественной опасности. Однако как показывает анализ судеб-

ной практики, данные основания не являются универсальными, и их применение строго ограничено рамками закона.

Особое место в системе нереабилитирующих оснований занимает освобождение от уголовной ответственности в соответствии со ст. 78.1 УК РФ («Освобождение от уголовной ответственности в связи с призывом на военную службу по мобилизации, в период военного положения, в военное время»). В отличие от иных оснований, освобождение по ст. 78.1 УК РФ при наличии установленных законом условий (награждение государственной наградой, полученной в период прохождения военной службы, или увольнение с военной службы по определенным основаниям, в том числе в связи с получением ранения) влечет за собой не только прекращение уголовного преследования, но, как правило, и освобождение от конфискации транспортного средства.

Так, Октябрьским районным судом г. Саранска Республики Мордовия подсудимый Ф., награжденный в период прохождения военной службы государственной медалью «За храбрость» 2 степени, был освобожден от уголовной ответственности на основании ст. 78.1 УК РФ. Одновременно суд принял решение о возврате автомобиля собственнику, сославшись на его особые заслуги перед Отечеством [архив Октябрьского районного суда г. Саранска Республики Мордовия за 2025 г.: уголовное дело № 1-3/2025].

Однако данный вопрос не является столь однозначным. Анализ судебной практики показывает, что даже при прекращении дела по ст. 78.1 УК РФ суды обсуждают вопрос о конфискации и проводят правовую оценку ее условий.

Примером служит постановление Петропавловск-Камчатского городского суда по делу в отношении Е. Прекращая уголовное дело в связи с призывом обвиняемого на военную службу по мобилизации, суд, тем не менее, детально проанализировал вопрос о возможности конфискации автомобиля «Тойота Лэнд Крузер». Установив, что транспортное средство использовалось для совершения преступления, но при этом не принадлежало обвиняемому на праве собственности, суд обоснованно отказал в его конфискации [архив Петропавловск-Камчатского городского суда Камчатского края за 2025 г.: уголовное дело № 1-8/2025].

Данный случай свидетельствует о том, что суды подходят к вопросу конфискации транспортных средств с позиций строгого соблюдения закона: даже при наличии основания, влекущего освобождение от конфискации, суд проверяет наличие всех предусмотренных п. «д» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ условий. Это лишний раз подчеркивает императивный характер самой нормы о конфискации, требования которой подлежат проверке в каждом случае, независимо от основания прекращения уголовного дела.

Таким образом, освобождение от уголовной ответственности по ст. 78.1 УК РФ является основанием для освобождения от конфискации транспортного средства. Это исключение обусловлено не утратой публичного интереса в изъятии орудия преступления, а признанием государством

особых заслуг лица перед Отечеством и соображениями социальной справедливости в отношении самого военнослужащего или его семьи.

Для иных оснований, таких как истечение сроков давности, смерть обвиняемого, судебная практика, напротив, исходит из императивности конфискации.

В данном контексте отдельного внимания заслуживает институт судебного штрафа. Согласно ст. 76.2 УК РФ лицо, впервые совершившее преступление небольшой или средней тяжести, может быть освобождено судом от уголовной ответственности с назначением судебного штрафа в случае, если оно возместило ущерб или иным образом загладило вред. По смыслу закона, прекращение уголовного дела по основаниям, предусмотренным ст. 76.2 УК РФ, без участия в уголовном деле потерпевшего или при отсутствии наступившего вреда, возможно при условии, если после совершения преступления обвиняемый принял активные меры, направленные на восстановление нарушенных в результате преступления законных интересов личности, общества и государства.

Прекращение уголовного дела (уголовного преследования) с применением меры уголовно-правового характера в виде судебного штрафа находится в исключительной компетенции суда. Суду в каждом конкретном случае надлежит решить, достаточны ли предпринятые лицом меры для освобождения от уголовной ответственности.

Однако в случае с преступлениями в сфере безопасности дорожного движения в состоянии опьянения заглаживание вреда часто оказывается объективно невозможным. Поэтому судебная практика идет по пути неприменения ст. 76.2 УК РФ к данной категории дел. Когда суды первой инстанции пытаются освободить виновных от ответственности и конфискации, вышестоящие инстанции по представлениям прокуроров исправляют их позицию.

Вместе с тем анализ судебной практики выявляет единичные, но показательные исключения, подтверждающие общее правило. Например, апелляционным постановлением Липецкого областного суда от 7 ноября 2024 г. оставлено в силе постановление Левобережного районного суда г. Липецка о прекращении уголовного дела в отношении Г. по ч. 1 ст. 264.1 УК РФ с назначением судебного штрафа и без применения конфискации мотоцикла, на котором было совершено преступление [апелляционное постановление Липецкого областного суда от 7 ноября 2024 г. по делу № 22-1261/2024].

Основанием для освобождения от уголовной ответственности послужило то, что обвиняемый, впервые совершивший преступление небольшой тяжести, полностью признал вину и, по мнению суда, загладил вред, причиненный преступлением, путем перечисления 200 тыс. руб. в качестве благотворительной помощи организации, оказывающей поддержку участникам специальной военной операции. Суд также учел положительную характеристику личности Г., его участие в восстановительных работах

в зоне специальной военной операции, раскаяние и отсутствие судимостей.

Данное решение является исключительным и было принято вопреки позиции государственного обвинителя, указывавшего в апелляционном представлении, что благотворительный взнос не заглаживает вред, причиненный общественным отношениям в сфере безопасности дорожного движения, и что прекращение дела лишает возможности применить конфискацию транспортного средства как меру уголовно-правового характера. Апелляционная инстанция, однако, сочла, что с учетом современной общественно-политической ситуации оказание помощи военнослужащим является допустимым способом заглаживания вреда и восстановления нарушенных интересов государства.

Этот случай демонстрирует, что возможность избежать конфискации через институт судебного штрафа реализуема лишь в исключительных случаях, когда суд признает предпринятые обвиняемым меры адекватными и достаточными для снижения общественной опасности деяния. Однако такая практика не становится системной и не отменяет императивного характера конфискации в подавляющем большинстве случаев.

Еще одним примером изложенной позиции является дело в отношении Х., рассмотренное Урванским районным судом Кабардино-Балкарской Республики в апреле 2024 г. Постановлением суда уголовное дело по ч. 1 ст. 264.1 УК РФ было прекращено с назначением судебного штрафа в размере 40 тыс. руб., а транспортное средство возвращено обвиняемому [архив Урванского районного суда Кабардино-Балкарской Республики за 2024 г.: уголовное дело № 1-128/2024]. Апелляционным постановлением Верховного суда Кабардино-Балкарской Республики от 9 июля 2024 г. данное решение было отменено по доводам апелляционного представления как незаконное. При новом рассмотрении дела Х. был осужден к обязательным работам и лишению права заниматься деятельностью по управлению транспортными средствами. Кроме этого, с него был взыскан эквивалент стоимости незаконно возвращенного реализованного им автомобиля марки «ВАЗ 21093» в размере 100 тыс. руб. [архив Урванского районного суда Кабардино-Балкарской Республики за 2024 г.: уголовное дело № 1-315/2024] Приведенный случай подтверждает императивный характер нормы о конфискации.

Помимо рассмотренных оснований, уголовно-процессуальный закон предусматривает и иные основания прекращения дел, не связанные с поведением виновного, но также обязывающие рассмотреть вопрос о необходимости конфискации.

Прекращение дела в связи со смертью обвиняемого в силу п. 4 ч. 1 ст. 24 УПК РФ также является нереабилитирующим основанием. Вопрос о конфискации в этих случаях должен решаться исходя из общих правил: если факт использования транспортного средства для преступления и его принадлежность обвиняемому доказаны, то конфискация должна быть при-

менена, поскольку ее цель — предупреждение новых преступлений — остается актуальной независимо от судьбы обвиняемого.

Однако императивность конфискации не отменяет необходимости строгого соблюдения процессуальных прав заинтересованных лиц. Иллюстрацией данного принципа служит пример из практики Красноярского краевого суда. В апреле 2024 г. апелляционным постановлением краевого суда было отменено постановление Енисейского районного суда о прекращении дела в отношении Ш. по ч. 1 ст. 264.1 УК РФ в связи с его смертью [архив Енисейского районного суда Красноярского края за 2024 г.: уголовное дело № 1-46/2024]. Основанием для отмены послужило существенное нарушение уголовно-процессуального закона: матери обвиняемого не были разъяснены последствия, касающиеся конкретно конфискации транспортного средства — ни дознавателем, ни судом (в ходе заседания она не принимала участия). Суд апелляционной инстанции справедливо указал, что данное нарушение является существенным, поскольку неразъяснение всех правовых последствий могло повлиять на решение представителя умершего обвиняемого о даче согласия на прекращение дела [апелляционное постановление Красноярского краевого суда от 9 апреля 2024 г. по делу № 22-2476/2024].

При новом рассмотрении дела Енисейский районный суд Красноярского края в августе 2024 г., устранив допущенные ранее нарушения, вновь прекратил уголовное дело в связи со смертью обвиняемого. Важно подчеркнуть, что суд не отказался от конфискации. В ходе судебного заседания матери умершего обвиняемого были полноценно разъяснены все правовые последствия, включая конфискацию автомобиля. Несмотря на ее ходатайство о возврате транспортного средства, мотивированное тем, что продавец автомобиля требовал с нее деньги, которые, возможно, не были уплачены ее сыном, суд, поддержав позицию государственного обвинителя, постановил конфисковать автомобиль марки «ВАЗ 11183 Калина» в доход государства. Суд обосновал свое решение тем, что факт совершения преступления и использование для этого автомобиля, принадлежавшего обвиняемому на праве собственности, были доказаны. Неисполнение обязательств по договору купли-продажи перед прежним владельцем не имеет правового значения для решения вопроса о конфискации, поскольку сам договор не был оспорен и не признан недействительным в установленном порядке [архив Енисейского районного суда Красноярского края за 2024 г.: уголовное дело № 1-129/2024].

Данный пример подтверждает, что соблюдение процедуры в виде разъяснения правовых последствия прекращения уголовного дела является необходимым условием законности применения конфискации. После того как процессуальная гарантия была соблюдена, суд применил императивную норму о конфискации, отклонив доводы о частных имущественных спорах как не относящиеся к существу применения данной меры уголовно-правового характера.

В результате проведенного анализа судебной практики можно сформулировать следующие выводы:

1) прекращение уголовного дела по нереабилитирующим основаниям освобождает лицо лишь от уголовной ответственности и наказания, но не от иных правовых последствий, к которым относится конфискация транспортных средств;

2) конфискация транспортного средства по п. «д» ч. 1 ст. 104.1 УК РФ является самостоятельной мерой уголовно-правового характера, которая носит императивный характер. Ее применение обязательно при доказанности факта использования транспортного средства для совершения преступления, независимо от того, прекращено ли дело по нереабилитирующему основанию или по нему вынесен обвинительный приговор;

3) правовая природа конфискации является превентивной и направлена на предупреждение новых преступлений. Общественно-опасные последствия использования транспортного средства в состоянии опьянения уже наступили, что делает ее применение необходимым и правомерным;

4) требование о получении согласия обвиняемого на прекращение дела по нереабилитирующему основанию включает в себя его информирование о возможности конфискации, что обеспечивает соблюдение его прав и законность итогового процессуального решения.

Следовательно, конфискация транспортного средства при прекращении уголовного дела по нереабилитирующим основаниям не только допустима, но и обязательна при доказанности соответствующего факта. Изложенное соответствует целям уголовного закона, обеспечивает защиту охраняемых законом интересов общества и государства и способствует реализации принципа неотвратимости ответственности.

Список источников

1. Ларин, Е. Г. Конфискация транспортного средства: новое в уголовном законодательстве, судебная практика / Е. Г. Ларин // Вестник Сибирского юридического института МВД России. — 2023. — № 2 (51). — С. 41—49.
2. Багаутдинов, Ф. Н. Срок давности — исключение из правил / Ф. Н. Багаутдинов // Законность. — 2024. — № 8. — С. 46—48.

References

1. Larin, Ye. G. Konfiskatsiya transportnogo sredstva: novoye v ugolovnom zakonodatel'stve, sudebnaya praktika [Confiscation of a vehicle: new developments in criminal legislation, judicial practice] / Ye. G. Larin // Vestnik Sibirskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2023. — № 2 (51). — S. 41—49.
2. Bagautdinov, F. N. Srok davnosti — isklyucheniye iz pravil [Statute of limitations is an exception to the rule] / F. N. Bagautdinov // Zakonnost'. — 2024. — № 8. — S. 46—48.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 38–46.
Transport law and security. 2025; (4(56)):38–46.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 347.763.4

Проблемы гражданско-правовой ответственности перевозчика по договору железнодорожной перевозки грузов

Магеррамов Эльджан Эльшанович,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. В статье анализируются теоретические и прикладные вопросы гражданско-правовой ответственности перевозчика по договору железнодорожной перевозки грузов в условиях существующих правовых коллизий. На основе сопоставительного исследования норм Гражданского кодекса РФ, Устава железнодорожного транспорта РФ и судебной практики выявлены противоречия между общими и специализированными положениями законодательства, определены пределы и формы ответственности перевозчика, а также выделены типовые основания ее возникновения и ограничения применения. Обоснованы направления совершенствования правового регулирования, направленные на обеспечение сбалансированного распределения рисков между участниками перевозочного процесса и повышение устойчивости транспортных правоотношений в современных экономических условиях.

Ключевые слова: гражданско-правовая ответственность; перевозчик; железнодорожная перевозка; договор железнодорожной перевозки грузов; имущественная ответственность перевозчика.

Для цитирования: Магеррамов Э. Э. Проблемы гражданско-правовой ответственности перевозчика по договору железнодорожной перевозки грузов // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 38–46.

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Original article

Civil liability issues of a carrier under a contract for transportation of goods by railway

Eldzhan El. Magerramov,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has analyzed theoretical and practical aspects of civil liability of a carrier under a contract for transportation of goods by railway at existing legal conflicts. Due to the comparative study of the provisions of the Civil Code of the Russian Federation, the Charter of Railway Transport of the Russian Federation, and judicial practice there have been found inconsistencies between general and specific legal provisions, defined the limits and forms of liability of a carrier, and highlighted typical grounds for its occurrence and limitations. There has been also substantiated areas for improving legal regulation aimed at ensuring a balanced

distribution of risks between participants in the transportation process and increasing the sustainability of transport legal relations in the current economic environment.

Keywords: civil liability; carrier; transportation by railway; contract for transportation of goods by railway; property liability of a carrier.

For citation: Magerramov E.E. Civil liability issues of a carrier under a contract for transportation of goods by railway// Transport law and security. 2025; (4(56)):38—46.

© Магеррамов Э. Э., 2025

Введение

Современное развитие транспортного сектора Российской Федерации сопровождается усложнением правовых механизмов регулирования перевозочных отношений и усилением проблем распределения ответственности между участниками транспортного процесса. Особую значимость приобретает институт гражданско-правовой ответственности перевозчика по договору железнодорожной перевозки грузов, поскольку именно он формирует баланс интересов грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика, а также обеспечивает предсказуемость и устойчивость хозяйственного оборота в сфере транспортных услуг.

Актуальность исследования определяется стратегической ролью железнодорожного транспорта в национальной экономике и постоянным возрастанием числа судебных споров, связанных с пределами и формами ответственности перевозчика.

Новизна исследования заключается в комплексном сопоставлении норм общего гражданского права и специализированных положений транспортного законодательства с учетом актуальной судебной практики. Анализ позволяет не только выявить ключевые противоречия в регулировании ответственности перевозчика, но и определить потенциальные направления их разрешения путем уточнения и систематизации правовой регламентации.

Обзор научной литературы демонстрирует, что вопросы гражданско-правовой ответственности перевозчика рассматривались в трудах Т. А. Скворцовой, А. С. Шмаковой, М. А. Бажиной, В. Д. Кустовой, С. С. Сысоева, В. В. Витрянского и других исследователей. Однако комплексные работы, системно сопоставляющие гражданско-правовые и отраслевые транспортные нормы с учетом последних законодательных изменений и актуальной правоприменительной практики, в отечественной науке представлены недостаточно.

Цель настоящего исследования заключается в выявлении проблем гражданско-правовой ответственности перевозчика по договору железнодорожной перевозки грузов. Для реализации поставленной цели сформулированы следующие задачи:

1) исследовать сущность, функции и роль гражданско-правовой ответственности перевозчика;

2) выявить наиболее распространенные основания наступления ответственности и существующие ограничения ее применения;

3) проанализировать судебную практику и определить тенденции ее развития в сфере железнодорожных перевозок;

4) сформулировать рекомендации по совершенствованию правового регулирования с целью устранения коллизий и повышения предсказуемости правоприменительной практики.

Методы

В исследовании использован комплекс общенаучных и специальных методов, обеспечивающий системный анализ гражданско-правовой ответственности перевозчика. Методологической основой стал диалектический подход, позволивший рассмотреть явление в противоречиях, развитии и взаимосвязях с другими элементами правового регулирования.

Формально-юридический и сравнительно-правовой анализ обеспечил изучение норм Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее — УЖТ РФ) и международных конвенций, выявление различий между общими и специальными нормами. Системно-структурный и эмпирический подходы позволили определить роль ответственности перевозчика в структуре транспортных обязательств и выявить тенденции судебной практики. Историко-правовой анализ проследил эволюцию законодательства и причины правовых коллизий.

Материалом исследования стали нормативные акты, судебные решения, позиции Пленумов судов и публикации ведущих российских цивилистов, что обеспечило репрезентативность и актуальность выявленных проблем применения норм ответственности перевозчика.

Результаты

Одним из определяющих элементов гражданско-правового статуса перевозчика является его обязанность нести ответственность за ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора перевозки грузов или пассажиров. Проведенный анализ показал, что в современной цивилистической науке сохраняются различия в трактовке категориального соотношения «санкция» и «юридическая ответственность».

Ряд исследователей, включая Т. А. Скворцову, С. С. Сысоева и В. Д. Кустова, рассматривают санкцию как особое правовое средство, фиксирующее негативные имущественные и организационные последствия гражданского правонарушения и реализующееся через охранительные меры, предусмотренные законом [3, стр. 175; 5, стр. 94]. В рамках договорных обязательств, как отмечают А. С. Шмакова и М. А. Бажина, санкция выполняет преимущественно функцию инструмента обеспечения надлежащего исполнения договора, тогда как юридическая ответственность проявляется

через государственное принуждение, реализуемое в имущественных лишениях или организационных ограничениях [7, стр. 118].

Гражданско-правовая ответственность перевозчика представляет собой специфическую разновидность юридической ответственности с рядом особенностей. В железнодорожных перевозках грузов она возникает только при нарушении обязательств, закрепленных ГК РФ, УЖТ РФ и договором перевозки. Основная цель — возмещение убытков и расходов контрагента, что обеспечивает восстановление имущественного равновесия и соблюдение правопорядка при совмещении компенсаторного и превентивного характера мер для предотвращения повторных нарушений.

В хозяйственном обороте выделяются три формы гражданско-правовой ответственности: возмещение убытков, взыскание неустойки и уплата денежных сумм за ненадлежащее исполнение обязательств, каждая из которых носит имущественный характер. Их применение основывается на четырех принципах: наличие реального ущерба, противоправность действий, причинно-следственная связь между нарушением и последствиями, а также доказанная вина должника [1, стр. 115].

Ответственность перевозчика является ключевым механизмом регулирования железнодорожного оборота, обеспечивая своевременную подачу исправных транспортных средств, сохранность груза и соблюдение условий перевозки, включая международные маршруты [6, стр. 163]. Законодательство предусматривает освобождение перевозчика от ответственности при обстоятельствах, которые невозможно было предвидеть или предотвратить, включая действия отправителя или получателя, естественные свойства груза, дефекты упаковки и несоблюдение условий хранения [4, стр. 45], при этом бремя доказывания отсутствия вины возлагается на перевозчика (п. 37 постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона “Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации”»).

Глава VII УЖТ РФ закрепляет конкретные формы ответственности: возмещение ущерба при авариях, загрязнении окружающей среды или задержках; ответственность за утрату, недостачу или повреждение имущества с учетом форс-мажора и нарушений со стороны отправителя; применение штрафов к перевозчику и отправителю за неподачу вагонов или несоблюдение правил погрузки; начисление пеней за просрочку доставки; возврат платы за перевозку при утрате, повреждении или недостаче груза. В современных условиях особое значение приобретает пеня, однако отсутствие ее нормативного определения создает правовую неопределенность и усложняет квалификацию санкций. Согласно ст. 330 ГК РФ пеня рассматривается как разновидность неустойки, совмещающая функции обеспечения исполнения обязательства и меры гражданско-правовой ответственности, обладая одновременно компенсационным и штрафным характером.

Исторически в УЖТ РФ ответственность перевозчика за несвоевременную доставку грузов, порожних вагонов или контейнеров (ст. 97) определялась как «штраф». Такая терминология вызывала трудности в судебной практике, создавая противоречие с регулированием аналогичных отношений в иных видах транспорта. В частности, ФАС Московского округа в постановлении от 3 сентября 2007 г. по делу № А40-74809/06-31-590 (КГ-А40/8531-07) указал, что использование категории «штраф» не соответствовало экономической сути обязательства и провоцировало споры о правовой природе ответственности.

С целью устранения данных коллизий Федеральным законом от 2 августа 2019 г. № 266-ФЗ была изменена редакция ч. 1 ст. 97 УЖТ РФ. В результате ответственность перевозчика за просрочку доставки трансформирована в обязанность уплаты пени в размере 6% от провозной платы за каждые сутки задержки, но не более 50% ее суммы, сохранив при этом возможность предъявления требований о возмещении убытков к иным субъектам перевозочного процесса.

Анализ УЖТ РФ выявил, что термин «сбор» законодательством раскрыт фрагментарно и не имеет нормативной дефиниции. В транспортной практике он рассматривается как дополнительный платеж грузоотправителя в пользу перевозчика за допущенные нарушения, например за непредъявление груза, что создает неопределенность при применении и рассмотрении споров.

Особое значение имеет ответственность в форме пеней. Практика показывает, что взыскание нескольких санкций одновременно встречается часто, однако в арбитражной практике около 90% исков корректируются судами с учетом принципа соразмерности и недопущения злоупотребления правом [решение Арбитражного суда Краснодарского края от 24 мая 2019 г.№ А32-2019/2019; решение Арбитражного суда Хабаровского края от 30 октября 2019 г. по делу № А73-16653/2019]. Перевозчик также обязан возвратить плату за перевозку пропорционально утрате, повреждению или недостаче груза, при этом бремя доказывания отсутствия вины возлагается на него.

Ответственность за просрочку доставки (ст. 97 УЖТ РФ) возникает при отсутствии доказательств форс-мажорных обстоятельств (ст. 29 УЖТ РФ), что позволяет перевозчику ссылаться на непреодолимые причины, ограничивая объем имущественной ответственности [решение Арбитражного суда Челябинской области от 5 апреля 2019 г. № А76-29982/2018].

Существенной проблемой остается правовая коллизия между ст. 796 ГК РФ и ст. 118 УЖТ РФ: первая устанавливает строгую ответственность перевозчика, освобождение от которой возможно лишь при доказанности обстоятельств вне его контроля, тогда как вторая вводит ряд смягчений, фактически предполагая презумпцию невиновности. Пленум Высшего Арбитражного Суда РФ в п. 37 постановления от 6 октября 2005 г. № 30 подчеркнул приоритет ст. 796 ГК РФ, однако отсутствие законодательной гар-

монизации сохраняет правовую неопределенность и повышает риски для участников транспортного процесса.

Обсуждение

Анализ результатов исследования позволяет заключить, что формирование эффективного механизма гражданско-правовой ответственности в железнодорожных перевозках требует корректировки размеров штрафных санкций, закрепленных в УЖТ РФ, в сторону снижения, что обеспечит баланс интересов сторон, снизит конфликтность договорных отношений, повысит добровольность исполнения судебных решений и создаст более предсказуемый механизм функционирования транспортного оборота.

Выявлена правовая коллизия между ст. 796 ГК РФ и ст. 118 УЖТ РФ, затрудняющая единообразное применение норм при освобождении перевозчика от ответственности за утрату, недостачу или повреждение груза. В качестве решения предлагается уточнить ст. 118 УЖТ РФ, закрепив, что основания освобождения перевозчика применяются только при строгом соблюдении всех правил эксплуатации, мер предосторожности и добросовестного исполнения договорных обязательств. В иных случаях ответственность определяется ст. 796 ГК РФ без введения презумпции невиновности: «Перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу или повреждение груза или грузобагажа в случаях, предусмотренных настоящей статьей, при условии соблюдения всех установленных правил эксплуатации, мер предосторожности и добросовестного исполнения договорных обязательств. В иных случаях ответственность перевозчика определяется положениями статьи 796 настоящего Кодекса без установления презумпции невиновности».

Предложенный подход позволяет функционально сочетать ограниченную презумпцию невиновности с универсальным принципом ответственности, закрепленным в ГК РФ, снижая число спорных ситуаций, повышая дисциплину участников перевозочного процесса и обеспечивая баланс интересов сторон. Ограничением исследования является фокус на железнодорожном транспорте без прямого сравнения с другими видами транспорта; тем не менее результаты обосновывают необходимость гармонизации отраслевых и общегражданских норм, создавая основу для дальнейших исследований по совершенствованию механизма гражданско-правовой ответственности в сфере перевозок.

Анализ нормативного регулирования ответственности перевозчика грузов железнодорожным транспортом показывает, что данный институт является одним из наиболее дискуссионных в отечественной литературе, что связано как с широтой возлагаемых на перевозчика обязательств, так и с множеством оснований для освобождения от ответственности. Перевозчик несет ответственность за несохранность груза с момента приемки до передачи грузополучателю (ст. 95 УЖТ РФ) на основе презумпции его вины. Освобождение возможно лишь при доказательстве того, что утрата, недостача или повреждение произошли по причинам, находящимся вне

контроля перевозчика, включая действия отправителя или получателя, особенности груза, дефекты упаковки и нарушения допустимых условий хранения.

Двойственный характер ответственности проявляется в сравнительной широте обязательств и одновременно в ограничении их объема: возмещается только реальный ущерб с учетом стоимости утраченного или недостающего груза, уменьшения стоимости поврежденного имущества и доли объявленной стоимости, что снижает экономическую нагрузку на перевозчика и обеспечивает баланс между эффективностью исполнения обязательств и обоснованностью финансовых последствий. Ограниченная ответственность обосновывается ст. 400 ГК РФ и применяется независимо от характера нарушения, касаясь вида обязательства, а не факта его нарушения [2, стр. 9].

Выявлена коллизия между общими и специальными нормами: п. 1 ст. 400 ГК РФ устанавливает универсальные принципы ответственности, тогда как п. 2 ст. 796 ГК РФ и ст. 96 УЖТ РФ закрепляют презумпцию ограниченной ответственности перевозчика. Договор перевозки грузов следует рассматривать как предпринимательский, при этом принцип равенства сторон логически предполагает распространение ограниченной ответственности и на грузоотправителя. Однако законодательная практика не предусматривает такой симметрии, создавая правовой пробел, дисбаланс и потенциальное снижение устойчивости договорных отношений в железнодорожном транспорте [5, стр. 97].

Анализ выявил устойчивое противоречие между общими положениями ГК РФ и специализированными нормами отраслевого законодательства, регулирующими железнодорожные перевозки грузов, подтверждающее необходимость системного уточнения правового регулирования для обеспечения предсказуемости и согласованности применения норм. Одним из решений является дополнение п. 2 ст. 784 ГК РФ, закрепляющее приоритет транспортных уставов и кодексов над общими положениями: «Условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и правилами, издаваемыми в соответствии с ними. Общие положения о перевозке (статьи 784—800) применяются, если это не противоречит транспортным уставам и кодексам». Такое уточнение формализует иерархию норм, обеспечивая приоритет отраслевых положений при сохранении универсального правового фундамента ГК РФ. Это создает системно выверенный и предсказуемый механизм, способствующий согласованному применению норм и снижению правовой неопределенности.

Заключение

Исследование показало, что гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору железнодорожной перевозки грузов является ключевым механизмом регулирования транспортного оборота, однако ее эффективность ограничена концептуальными и практическими противоречиями между нормами ГК РФ и УЖТ РФ. Такая правовая неопределенность

снижает предсказуемость судебной практики и устойчивость договорных отношений.

Анализ нормативных актов и арбитражной практики подтверждает, что ответственность перевозчика выполняет компенсаторные, превентивные и дисциплинирующие функции, обеспечивая баланс интересов сторон. Вместе с тем чрезмерная жесткость отдельных норм, размытость категориального аппарата и несогласованность терминологии осложняют ее применение на практике.

Совершенствование правового регулирования видится в уточнении соотношения общегражданских и отраслевых норм, систематизации терминологии и закреплении приоритета отраслевых положений при согласовании с принципами ГК РФ. Дальнейшие исследования могут быть направлены на сравнительный анализ ответственности перевозчика в различных видах транспорта и разработку комплексных мер по унификации транспортного права, что позволит устранить коллизии, повысить предсказуемость правоприменения и укрепить стабильность перевозочных обязательств.

Список источников

1. Баскаков, П. В. Контейнерные и контрейлерные перевозки грузов / П. В. Баскаков. — Москва : Интеграция, 2021.
2. Витрянский, В. В. Существенные условия договора / В. В. Витрянский // Хозяйство и право. — 2021. —№ 7. — С. 3—12.
3. Кустова, В. Д. Правовые средства обеспечения сохранности груза на различных видах транспорта / В. Д. Кустова // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. — 2021. — № 3-1 (54). — С. 175—176.
4. Морозов, С. Ю. Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / С. Ю. Морозов. — 6-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025.
5. Скворцова, Т. А. Сущность гражданско-правовых обязательств и ответственность за их нарушение / Т. А. Скворцова, С. С. Сысоев // Сборник избранных статей по материалам научных конференций ГНИИ «Нацразвитие»: материалы конференций. — Санкт-Петербург : ГНИИ «Нацразвитие», 2022.
6. Транспортное право : учебник для вузов / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — 4-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2025.
7. Шмакова, А. С. Особенности ответственности участников по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом / А. С. Шмакова, М. А. Бажина // Уральский журнал правовых исследований. — 2020. — № 2 (9). — С. 118—126.

References

1. Baskakov, P. V. Konteynernyye i kontreylernyye perevozki gruzov [Container and piggyback transportation of cargo] / P. V. Baskakov. — Moskva : Integratsiya, 2021.
2. Vitryanskiĭ, V. V. Sushchestvennyye usloviya dogovora [Essential terms of the contract] / V. V. Vitryanskiy // Khozyaystvo i pravo. — 2021. —№ 7. — S. 3—12.
3. Kustova, V. D. Pravovyye sredstva obespecheniya sokhrannosti gruza na razlichnykh vidakh transporta [Legal means of ensuring the safety of cargo on various modes of

transport] / V. D. Kustova // Mezhdunarodnyy zhurnal gumanitarnykh i yestestvennykh nauk. — 2021. — № 3-1 (54). — S. 175—176.
4. Morozov, S. YU. Transportnoye pravo : uchebnik dlya srednego professional'nogo obrazovaniya [Transport law] / S. YU. Morozov. — 6-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2025.
5. Skvortsova, T. A. Sushchnost' grazhdansko-pravovykh obyazatel'stv i otvetstvennost' za ikh narusheniye [The essence of civil obligations and liability for violation thereof] / T. A. Skvortsova, S. S. Sysoyev // Sbornik izbrannykh statey po materialam nauchnykh konferentsiy GNII «Natsrazvitiye»: materialy konferentsiy. — Sankt-Peterburg : GNII «Natsrazvitiye», 2022.
6. Transportnoye pravo : uchebnik dlya vuzov [Transport Law] / otvetstvennyye redaktory N. A. Dukhno, A. I. Zemlin. — 4-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2025.
7. Shmakova, A. S. Osobennosti otvetstvennosti uchastnikov po dogovoru perevozki gruzov zheleznodorozhnym transportom [Features of the liability of parties to a contract for the carriage of goods by rail] / A. S. Shmakova, M. A. Bazhina // Ural'skiy zhurnal pravovykh issledovaniy. — 2020. — № 2 (9). — S. 118—126.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 47—58.
Transport law and security. 2025; (4(56)):47—58.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 658.7:004

Объекты транспортного цифрового права

Нестеров Евгений Александрович,
кандидат юридических наук,
директор Юридического института,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

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

Аннотация. Статья исследует особенности цифрового транспортного права на примере объектов цифрового транспортного права. Отмечено, что цифровое право ошибочно связывать только со ст. 141 ГК РФ, в то время как оно регламентируется рядом поправок в другие статьи ГК РФ. Даны анализ содержания киберпространства и показано его отношение к цифровому праву и систематика объектов цифрового права. Показано их отличие от многих цифровых объектов других областей. На основе анализа законодательных документов показано, что цифровые права — это в первую очередь обязательственные права, из которых могут вытекать имущественные права. Рекомендуется введение понятия «цифровые правоотношения». Выявлено упущение в современном транспортном праве, когда управление от лица, обладающего правом управления, передается объекту, который таким правом не обладает. Рекомендована поправка в ГК РФ для учета этого фактора.

Ключевые слова: цифровое право; объекты цифрового права; цифровые правоотношения; киберпространство.

Для цитирования: Нестеров Е. А., Цветков В. Я. Объекты транспортного цифрового права // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 47—58.

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Original article

Objects of digital transport law

Evgeny Al. Nesterov,
Candidate of Law,
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. The current paper has examined the peculiarities of digital transport law using digital transport law objects as an example. There has been established that digital law is mistakenly associated solely with Article 141 of the Civil Code of the Russian Federation, while it is regulated by several amendments to other articles of the Civil Code. There has been presented an analysis of the content of cyberspace, demonstrating its relationship to digital law and the taxonomy of digital law objects. There has been shown their difference from many digital objects in other fields. An analysis of legislative documents has shown that digital rights are primarily contractual rights, from which property rights may arise. There has been recommended to introduce the concept of "digital legal relation". There has been identified a gap in current transport law, whereby control is transferred from a person with the right of control to an entity that does not have such right. There has been recommended an amendment to the Civil Code of the Russian Federation to take this factor into account.

Keywords: digital law; objects of digital law; digital legal relations; cyberspace.

For citation: Nesterov E.A., Tsvetkov V.Ya. Objects of digital transport law// Transport law and security. 2025; (4(56)):47–58.

© Нестеров Е. А., Цветков В. Я., 2025

Введение

Регулятором общественных, социальных и производственных отношений в транспортной системе является транспортное право [1]. В транспортном законодательстве накоплен достаточный контент нормативного материала. К числу законодательных актов, непосредственно регулирующих транспортные отношения, в частности, относятся: Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Федеральные законы от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», иные многочисленные нормативные правовые акты, регулирующие транспортные отношения.

Цифровое право регулирует правоотношения между объектами цифрового права и комплексами цифровых и нецифровых объектов. Сложность состоит в том, что цифровые объекты связаны с нецифровыми объектами и в ряде случаев образуют неразделяемые комбинации. Поэтому иногда допустимо использование обычного права и цифрового права в сочетании. Цифровые права закреплены рядом статей Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ). При анализе цифрового права традиционно ссылаются на ст. 141.1 ГК РФ. Эта статья дает условное определение цифрового права и отсылает к другим статьям. Однако отнесение понятия цифрового права только данной статье — узкое понимание. Изменения в

ГК РФ, связанные с цифровым правом, внесены в ст. 128, 141, 142, 160, 309, 317, 453, 454, 493. 494, 783.

Цифровое транспортное право находится на стыке цифрового права и транспортного права. Де юре это понятие не существует, но де факто давно присутствует, однако пока не регламентируется законодательством. Цифровое транспортное право возникло как объективная потребность правого регулирования в новых условиях цифровой трансформации общества и развития цифрового транспорта. Цифровое транспортное право необходимо для развития обычного транспорта вследствие внедрения цифровых технологий в сферу обслуживания транспорта. Исследование цифрового транспортного права актуально. Можно исследовать специфику транспортного цифрового прав на примере объектов этого права, что составляет содержание данной статьи.

Материалы и методы

В качестве материалов использовались опубликованные исследования в области цифрового права, киберправа, интернет-права, гражданского права, транспортного права, цифровых объектов, а также методы монографического анализа, системного анализа, сравнительного анализа, качественного анализа. Обобщение литературных источников позволило выявить особенности объектов цифрового транспортного права.

Развитие цифрового права

Цифровые права, с позиций развития цифрового менеджмента [2], следует считать обобщением разных видов прав. В зарубежной науке основой появления цифрового права считают близкие разнообразные права, например, «цифровое право» (*Digital Law*) [3], «киберправо» (*Cyber Law*) [4], «киберпространственное право» (Cyberspace Law) [5], «веб-право» (*Web Law*) [6], «компьютерное право» (*Computer Law*), «информаионное право» [7] и другие. *Digital Law* включает все виды прав полностью, а *Cyberspace Law* частично. *Web Law* и *Internet law* есть синонимы.

В зарубежной науке сначала идет обширная дискуссия, потом вырабатывают нормативные документы. В отечественной науке наоборот. Вырабатывается «сырой» закон или поправки к закону и под эти поправки многочисленнее авторы строят свои рассуждения.

Цифровые права можно определить как вид прав в области применения цифровых объектов, цифровых технологий и цифровых продуктов, а также сочетание применения нецифровых и цифровых объектов. Например, электронный билет приобретают за цифровые (виртуальные) рубли или за наличную (физическую) валюту. Цифровые рубли и электронный билет являются цифровыми объектами. Электронный билет задает обязательственные права между пассажиром и перевозчиком. В случае невыполнения перевозчиком своих обязательств пассажир может потребовать компенсацию в виде физической выплаты. В результате операций с цифровыми объектами он получает физические деньги, относящиеся к нецифровой сфере.

Следует отметить различие в подходах к анализу цифрового права за рубежом и в России. Многие отечественные публикации связывают цифровое право с интернет-правом и даже утверждают, что это синонимы. За рубежом активно применяют термин киберпространства. Основой киберпространства является именно интернет [8], но это разные сущности. Тематика киберпространства тесно связана с международным правом. В работе [9] обсуждается правовая сущность киберпространства. Автор доказывает, что в киберпространстве применимо вещное право, имущественное право и цифровое право. В киберпространстве цифровое право отвечает за процессуальную и виртуальную компоненты киберпространства, поскольку обычное право эти факторы не включает. В киберпространстве цифровое право выполняет обязательственные функции.

Можно констатировать, что отечественная правовая наука работает над регулированием цифровых правоотношений, обусловленных развитием цифровых технологий. Цифровые правоотношения являются предметом различных отраслей права [10, стр. 71], что создает проблему их использования. В мировом пространстве существует неясность отнесения прав к цифровым правам, а также к обеспечению защиты таких прав [11]. Это делает актуальным исследование цифровых прав и цифровых правоотношений.

Обзор цифрового права по отечественным источникам дает Н. А. Фальшина [10]. Она перечисляет точки зрения разных авторов и утверждает, что цифровые права есть «принципиально новый объект вещных прав». То есть она сводит цифровые права к вещным правам. Далее она называет цифровые права категорией. Согласно В. С. Белых и М. А. Егоровой цифровые права — это «своего рода неюридические субстанции» [12].

По мнению Н. А. Фальшиной, «цифровые права» предполагают права, связанные с доступом к цифровым технологиям, в частности, с их образованием, внедрением, использованием и применением, а также права, связанные с возможностями, которые предоставляет субъекту цифровое пространство [10, стр. 71]. Однако такие же права дает закон об информации, поскольку цифровые технологии и цифровые объекты являются частным случаем информационных объектов и отсюда объектами информационного права.

В цифровом праве в Российских документах слабо рассмотрены вопросы права, связанного с искусственным интеллектом. Не рассмотрены вопросы когнитивных отношений субъекта к цифровому объекту. Как правило, публикации отдельных авторов отражают отдельные мнения этих авторов к различным аспектам цифрового права.

Наиболее полное и содержательное изложение принципов цифрового права, по мнению авторов статьи, дается в пояснительной записке разработчиков поправки к закону [https://sozd.duma.gov.ru/bill/424632-7]: цифровое право — это юридическая фикция, при этом «сущность “цифрового права” как новой юридической фикции близка к сущности ценной бумаги,

поэтому под таким правом предлагается понимать совокупность электронных данных (цифровой код, обозначение), которая удостоверяет права на объекты гражданских прав» (п. 1 ст. 124 ГК РФ). По существу, речь идет об обязательственных правах, которые характерны для многих ценных бумаг типа расписки, долгового обязательства.

Важным является п. 1 ст. 128 ГК РФ. К объектам гражданских прав относят вещи (включая наличные деньги и документарные ценные бумаги), иное имущество, в том числе имущественные права (включая безналичные денежные средства, в том числе цифровые рубли, бездокументарные ценные бумаги, цифровые права); результаты работ; оказание услуг; охраняемые результаты интеллектуальной деятельности и приравненные к ним средства индивидуализации (интеллектуальная собственность); нематериальные блага. Из этого следует что «цифровое право» относится к объектам гражданских прав. Из этого следует что «цифровой рубль» является установленным юридическим термином и цифровым объектом.

Безусловно, существенным является п. 1 ст. 141.1 ГК РФ, согласно которому 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. Важным следует считать признание цифровых прав «обязательственными правами», что многие авторы публикаций на тему цифровых прав не замечают.

Представляет интерес п. 4 ст. 454 ГК РФ, согласно которому «положения, предусмотренные настоящим параграфом, применяются к продаже имущественных, в том числе цифровых, прав, если иное не вытекает из содержания или характера этих прав». Из этого следует что «цифровое право» обладает свойствами имущественного права.

В пояснительной записке к проекту федерального закона об изменении правовых норм для регулирования цифрового права отмечается: «без этих норм невозможно даже ограниченное регулирование рынка “цифровых объектов”». Мотивировка в том, что «отсутствует возможность даже ограничить оборот соответствующего «объекта» указанием на круг лиц, которые вправе его иметь, если такой «объект» не определен в ГК РФ, если не определено место сущности «цифрового права» в ряду объектов гражданских прав, если нет возможности понять, включается ли такой «объект» в конкурсную массу при банкротстве или в наследственную массу».

В связи с частым употреблением термина «токен» в публикациях о цифровом праве следует привести важный комментарий в пояснительной записке: «Проект вводит в гражданское законодательство базовое понятие “цифровое право” (вместо термина “токен”, который изначально обозначает устройство для идентификации, а сейчас стал использоваться в *IT*-лексиконе для обозначения шифров, владение которыми дает в сети определенные возможности, предлагается отвечающее традициям российского права понятие “цифровое право”)». Токен — это идентификаци-

онная метка, которая может являться или не являться носителем права. Примером токенов в цифровом праве являются цифровая подпись и цифровой водяной знак. Они являются свидетельством о наличии права, но самим правом не являются. Поэтому нельзя считать токен и цифровое право синонимами.

Важным является указание, что такие права признаются только в случаях, предусмотренных законом, а не придуманных представителем организации или коммерческой фирмы. Это позволяет отграничить важные для экономики сущности от второстепенных или опасных (бонусы по картам лояльности, кешбеки, виртуальные предметы в сетевых играх и пр.), не имеющих значения или имеющих весьма ограниченное значение для экономики. Проект вводит понятие «цифровые деньги», которые становятся объектом цифрового права. ГК РФ применяет известный юридико-технический прием — правила о цифровых правах будут применяться к цифровым деньгам. Это означает, что в «информационной системе» должны существовать записи об обладателях цифровых денег и что такие деньги переходят от одного лица к другому только с помощью записи

Цифровые объекты

В широком смысле цифровыми объектами называют цифровые технологии, цифровые модели, цифровые данные, токены (идентификационные цифровые метки). При этом ошибка связывать эти понятия с компьютерной обработкой. Нельзя связывать цифровые технологии только с компьютерной обработкой, а цифровые объекты только с результатом компьютерной обработки. Цифровые объекты делятся на субстанциональные, процессуальные и атрибутивные. Например, криптостойкость является атрибутивным цифровым объектом. Цифровая подпись является субстанциональным цифровым объектом. Она представляет собой цифровой код и принципиально может быть вскрыта. Цифровая подпись является объектом цифрового права. Обработка цифровых изображений является процессуальным цифровым объектом. Цифровое телевидение является смешанным объектом, включающим цифровые и нецифровые компоненты. Система технического зрения является комплексным объектом, в котором цифровая составляющая играет главную роль.

Спутниковые технологии являются цифровыми технологиями и объектами цифрового права. Голография является аналоговой информационной технологией. Цифровая голография — цифровой технологией и объектом цифрового права. Цифровая криптография и цифровая стеганография являются цифровыми технологиями и объектами цифрового права. Все объекты цифрового права являются информационными объектами и объектами информационного поля.

Можно дать краткий перечень цифровых объектов, требующих применения цифрового права: криптовалюта, цифровые подписи, цифровая криптография, цифровая стеганография, цифровые изображения, цифровая телефонная связь, цифровое телевидение, цифровые сетевые комму-

никации, информационные вычислительные сети, цифровые музыкальные произведения, цифровые модели местности, цифровые проекты архитектурных объектов, цифровые планы и цифровые карты, цифровые данные спутниковых технологий, компьютерные технологии цифровой обработки информации, технологии виртуальной реальности, технологии смешанной реальности, иммерсивные технологии, цифровые игровые технологии, интеллектуальные технологии и системы, киберфизические системы, цифровая железная дорога, интеллектуальные транспортные системы, технологии лазерного сканирования, технологии цифрового менеджмента, цифровая печать, робототехника, банковские карты, цифровые активы, цифровая томография, цифровой водяной знак, идентификационные радиометки (*RFID*).

Для того чтобы отличить *RFID* от токена, дадим пояснение. Формально это технология *RFID* (*Radio Frequency IDentification*, радиочастотная идентификация). Но часто этим термином обозначают физические устройства, реализующие данную технологию. Технология включает автоматическую пространственную идентификацию объектов с помощью фиксированных радиосигналов. Радиосигналы считываются (метки в магазинах) или записываются с помощью приемника (на транспорте).

Объекты и технологии искусственного интеллекта относятся к цифровым объектам и технологиям. Они также попадают в область цифрового права. Проблемными в настоящее время являются правовые вопросы искусственного интеллекта. Развитие технологий искусственного интеллекта, роботов, нейронных сетей, «умных вещей» определяет тенденцию развития «цифровых объектов» в сфере искусственного интеллекта. В то же время правовые особенности объектов искусственного интеллекта не определены и недостаточно урегулированы действующими правовыми нормами.

Цифровые объекты в цифровом транспортном праве

Рассмотрим характерные объекты транспортного цифрового права: процессуальные (круиз-контроль, виртуальная сцепка); физические (цифровая железная дорога, автономный поезд, браслет на руке машиниста или телемеханическая система контроля бодрствования машиниста (ТСКБМ).

В потребительском плане *круиз-контроль* — это функция автомобиля, которая позволяет поддерживать заданную скорость без участия водителя, освобождая его от необходимости постоянно нажимать на педаль газа. В техническом плане круиз-контроль это система автоматизированного регулирования, поддерживающая автоматически заданный режим движения в определенном скоростном интервале. В России нет законодательного запрета на использование круиз-контроля.

Юридическая коллизия, или противоречие между нормативными правовыми актами, регулирующими управление транспортом, состоит в том, что водитель обладает правами на вождение транспорта, а круиз-

контроль не обладает. Если водитель передает права на управление транспортом другому лицу, то это допустимо только тому, кто имеет такие права. Но при использовании круиз-контроля происходит передача прав на управления от субъекта, имеющего это право, к объекту, который такого права не имеет. Это также проблема искусственного интеллекта. В России эта коллизия никак не регулируется и не рассматривается.

Виртуальная сцепка [13] является аналогом круиз-контроля на железной дороге. Сущность этой технологии в том, что между двумя или большим числом поездов устанавливается жесткий пространственный интервал, который задается и поддерживается бортовым вычислителем или бортовой интеллектуальной системой путем воздействия на автоматизированную или интеллектуальную систему управления поездом. Интервал не является пространственно постоянным, а регулируется в зависимости от скорости поездов, погодных условий и наклона пути. Круиз-контроль обеспечивает постоянство скорости движения. Виртуальная сцепка обеспечивает пространственный интервал между поездами соразмерно тормозному пути.

Право на управление железнодорожным транспортом подтверждается свидетельством, выдаваемым органом государственного надзора. Это относится к управлению локомотивами, мотор-вагонным подвижным составом и специальным самоходным подвижным составом, курсирующим по железнодорожным путям. Юридическая коллизия при виртуальной сцепке состоит в том, что машинист обладает правами на вождение транспорта, а система виртуальной сцепки нет. Права на управление передаются интеллектуальной или автоматизированной системе, которая такими правами не обладает, но отстраняет машиниста от управления.

Аналогичная ситуация имеет место при эксплуатации транспортных роботов.

Цифровая железная дорога (ЦЖД) [14] с системных позиций является сложной технико-технологической системой. Как феномен, ЦЖД связана с цифровой экономикой и поэтому ее исследование необходимо связать цифровой экономикой, которая дополняет правовые особенности ЦЖД. ЦЖД использует расширенную технологию расчета интервала до впереди идущего поезда, но допускает участие машиниста в управлении. Цифровая железная дорога является многоканальной системой. Она использует мобильную связь, системы спутниковой навигации и различные сенсоры в инфракрасном и оптическом диапазонах. В ней имеет место юридическая коллизия как при виртуальной сцепке. Сложность дополняется сигналами и возможными помехами управлению в других каналах приема информации. В ней функционирует вычислитель, а управление осуществляет попеременно машинист и бортовой вычислитель, не имеющий прав на управление. ЦЖД является комплексной системой, включающей цифровую и нецифровую компоненты, но главным в ней остается машинист.

Автономный поезд является усложнением ЦЖД тем, что машиниста в нем нет. Исключительные права на управление транспортом (железнодорожным или автомобильным) передаются системой, которая таких юридических прав по российскому законодательству не имеет. При этом управление осуществляется в стохастической ситуации [15].

Автономный поезд взамен человека использует системы технического зрения [16], которые требуют калибровки и постоянной очистки от загрязнений окружающей среды. Это повышает вероятность ошибки в управлении. Такие системы уже функционируют, но законодатели игнорируют данную ситуацию. Для беспилотного вождения в случае аварии не предусмотрены санкции, включая ответственность за правонарушение.

Телемеханическая система контроля бодрствования машиниста (ТСКБМ) предназначена для непрерывного контроля работоспособности субъекта, управляющего транспортным средством. Она оценивает его состояние по электрическому сопротивлению кожи запястья. При определении снижения работоспособности машиниста ТСКБМ проводит проверку его бдительности.

ТСКБМ-Н в виде электронных часов носится на запястье руки машиниста. Приемник ТСКБМ-П находится в кабине подвижного средства.

ТСКБМ предназначена для работы с российскими автоматизированными системами АЛСН, КЛУБ-У. Для подтверждения бдительности машинист должен нажать верхнюю рукоятку бдительности (РБС). Если после нажатия рукоятки бдительности уровень работоспособности машиниста не повысится, то через 6—7 секунд снова будет проведена проверка бдительности. В зависимости от версии программного обеспечения ТСКБМ количество проверок без повышения работоспособности машиниста может быть неограниченно либо ограничено время. Если после проведения третьей подряд проверки бдительности уровень работоспособности машиниста не восстановится, то напряжение с электропитания проводов будет снято без возможности восстановления нажатием РБС и поезд будет остановлен автостопным торможением.

В косвенной форме в данной технологии права на управление также передаются от человека цифровому устройству ТСКБМ. Если оно не сертифицировано или вышло из строя, то результат может вызывать ошибку управления транспортом. Также может быть упущен фактор влияния надежности ТСКБМ на результат измерения.

Выводы

Цифровые объекты появляются независимо от области права как результат технологического развития. Для регулирования их использования необходимо цифровое право, если существующие правовые нормы не обеспечивают их применение и регулирование. Информационное право имеет отличия от цифрового права, поскольку регламентируется в особых случаях другими нормативными документами. Объекты цифрового права

разделены на чисто цифровые и смешанные. Для цифровых отношений допустимо исключение человека как активного субъекта права.

В настоящее время в России право на управление беспилотным транспортным средством (беспилотным автомобилем или автономным поездом) еще не определено законодательством. Хотя в стране проводятся эксперименты с беспилотным транспортом, правовые рамки для их эксплуатации пока не установлены. Существующие правила дорожного движения и водительские удостоверения касаются водителей-людей, а не операторов беспилотных автомобилей

По мнению авторов, цифровые права — это обязательственные права, из которых вытекает имущественное право и вещное право.

Зарубежная точка зрения определяет цифровые права как обобщение разных видов информационно цифровых прав: «киберправо», «киберпространственное право», «веб-право», «компьютерное право». Информационное право является обобщением цифрового права, так же как информационное поле есть обобщение цифрового поля.

В цифровом транспорте возможен новый тип отношений между подвижными объектами «объект—объект» без участия человека. Целесообразно введение понятия «цифровые правоотношения» для таких отношений. По мнению авторов, следует внести в законодательство следующие изменения в ГК РФ и транспортные уставы: передача управления на вождение транспортных средств от человека автоматизированной или интеллектуальной системе допустима при сертификации данной системы и тестировании ее программного обеспечения.

Список источников

1. Егиазаров, В. Транспортное право / В. Егиазаров. — Москва : Литрес, 2022.
2. Нестеров, Е. А. Информационные коммуникационные риски цифрового развития / Е. А. Нестеров, В. Я. Цветков // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 2 (46). — С. 58—65.
3. Rahman I. et al. Harmonization of Digital laws and Adaptation Strategies in Indonesia focusing on E-Commerce and Digital transactions // Innovative: Journal Of Social Science Research. — 2024. — Т. 4. — № 1. — С. 4314—4327.
4. Maghaireh, A. M. Cybercrime Laws in Jordan and Freedom of Expression: A Critical Examination of the Electronic Crimes Act 2023 // International Journal of Cyber Criminology. — 2024. — Т. 18. — № 1. — С. 15—36.
5. Post D. G. Governing Cyberspace: Law // Santa Clara Computer & High Tech. LJ. — 2007. — Т. 24.
6. Borrull A. L., Oppenheim C. Legal aspects of the Web //Annual review of information science and technology. — 2004. — Т. 38. — С. 483—548.
7. Нестеров, Е. А. Информационное право в информационном поле / Е. А. Нестеров // Славянский форум. — 2024. — № 4(46). — С. 49—56.
8. Цветков, В. Я. Анализ развития киберпространства / В. Я. Цветков, Н. С. Курдюков // Информатизация образования и науки. — 2024. — № 4(64). — С. 6—15.
9. Tsagourias N. The legal status of cyberspace // Research handbook on international law and cyberspace. — Edward Elgar Publishing, 2015.

10. Фальшина, Н. А. Понятие цифровых прав в современной правовой науке / Н. А. Фальшина // Журнал юридической антропологии и конфликтологии. — 2023. — № 4(5) — С. 66—74.
11. Минин, И. Ю. К вопросу о развитии цифрового гражданского права / И. Ю. Минин, Е. Д. Владимиров // Вестник науки. — 2023. — Том 4. — № 1 (58). — С. 183—186.
12. Цифровое право : учебник / под общей редакцией В. В. Блажеева, М. А. Егоровой. — Москва : Проспект, 2020.
13. Felez J., Vaquero-Serrano M. A. Virtual coupling in railways: A comprehensive review // Machines. — 2023. — Т. 11. — № 5.
14. Левин, Б. А. Цифровая железная дорога: принципы и технологии / Б. А. Левин, В. Я. Цветков // Мир транспорта. — 2018. — Том 16. — № 3 (76). — С. 50—61.
15. Охотников, А. Л. Управление автоматическими транспортными объектами в стохастической ситуации / А. Л. Охотников, В. Я. Цветков // Автоматика, связь, информатика. — 2021. — № 2. / А. Л. Охотников, В. Я. Цветков С. 37—41.
16. Охотников, А. Л. Информационная система технического зрения / А. Л. Охотников, В. Я. Цветков // Автоматика, связь, информатика. — 2025. — № 1. — С. 23—26.

References

1. Yegiazarov, V. Transportnoye pravo [Transport Law] / V. Yegiazarov. — Moskva : Litres, 2022.
2. Nesterov, Ye. A. Informatsionnyye kommunikatsionnyye riski tsifrovogo razvitiya [Information communication risks of digital development] / Ye. A. Nesterov, V. YA. Tsvetkov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. —2023. — № 2 (46). — S. 58—65.
3. Rahman I. et al. Harmonization of Digital laws and Adaptation Strategies in Indonesia focusing on E-Commerce and Digital transactions // Innovative: Journal of Social Science Research. — 2024. — Т. 4. — № 1. — С. 4314—4327.
4. Maghaireh, A. M. Cybercrime Laws in Jordan and Freedom of Expression: A Critical Examination of the Electronic Crimes Act 2023 // International Journal of Cyber Criminology. — 2024. — Т. 18. — № 1. — С. 15—36.
5. Post D. G. Governing Cyberspace: Law // Santa Clara Computer & High Tech. LJ. — 2007. — Т. 24.
6. Borrull A. L., Oppenheim C. Legal aspects of the Web //Annual review of information science and technology. — 2004. — Т. 38. — С. 483—548.
7. Nesterov, Ye. A. Informatsionnoye pravo v informatsionnom pole [Information law in the information field] / Ye. A. Nesterov // Slavyanskiy forum. — 2024. — № 4(46). — S. 49—56.
8. Tsvetkov, V. YA. Analiz razvitiya kiberprostranstva [Analysis of the development of cyberspace] / V. YA. Tsvetkov, N. S. Kurdyukov // Informatizatsiya obrazovaniya i nauki. — 2024. — № 4(64). — S. 6—15.
9. Tsagourias N. The legal status of cyberspace // Research handbook on international law and cyberspace. — Edward Elgar Publishing, 2015.
10. Fal'shina, N. A. Ponyatiye tsifrovykh prav v sovremennoy pravovoy nauke [The concept of digital rights in modern legal science] / N. A. Fal'shina // Zhurnal yuridicheskoy antropologii i konfliktologii. — 2023. — № 4(5) — S. 66—74.
11. Minin, I. YU. K voprosu o razvitii tsifrovogo grazhdanskogo prava [On the development of digital civil law] / I. YU. Minin, Ye. D. Vladimirov // Vestnik nauki. — 2023. — Tom 4. — № 1 (58). — S. 183—186.
12. Tsifrovoye pravo [Digital Law]: uchebnik / pod obshchey redaktsiyey V. V. Blazheyeva, M. A. Yegorovoy. — Moskva : Prospekt, 2020.

13. Felez J., Vaquero-Serrano M. A. Virtual coupling in railways: A comprehensive review // Machines. — 2023. — T. 11. — № 5.
14. Levin, B. A. Tsifrovaya zheleznaya doroga: printsipy i tekhnologii [Digital railway: principles and technologies] / B. A. Levin, V. YA. Tsvetkov // Mir transporta. — 2018. — Tom 16. — № 3 (76). — S. 50—61.
15. Okhotnikov, A. L. Upravleniye avtomaticheskimi transportnymi ob"yektami v stokhasticheskoy situatsii [Control of automatic transport objects in a stochastic situation] / A. L. Okhotnikov, V. YA. Tsvetkov // Avtomatika, svyaz', informatika. — 2021. — № 2. / A. L. Okhotnikov, V. YA. Tsvetkov S. 37—41.
16. Okhotnikov, A. L. Informatsionnaya sistema tekhnicheskogo zreniya [Information system of technical vision] / A. L. Okhotnikov, V. YA. Tsvetkov // Avtomatika, svyaz', informatika. — 2025. — № 1. — S. 23—26.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 59—70.
Transport law and security. 2025; (4(56)):59—70.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 811:342

Структурно-системный анализ национальной безопасности

Алексеев Кирилл Васильевич,
кандидат филологических наук, доцент,
доцент кафедры литературы и журналистики
факультета русской филологии и национальной культуры
Рязанского государственного университета имени С. А. Есенина,
Рязань, Россия;
старший научный сотрудник
Центра исследования проблем безопасности Российской академии наук,
Москва, Россия

Аннотация. В статье рассматриваются структурно-системные аспекты безопасности в связи с отсутствием единообразного понимания видов безопасности в науке и в нормативно-правовой базе России. Предлагается структура безопасности, подразумевающая деление безопасности на два уровня (международная и национальная безопасность), а национальной безопасности — на роды (безопасность личности, безопасность общества, безопасность государства) и виды (экологическая безопасность, транспортная безопасность, экономическая безопасность и др.). Утверждается, что данная структура позволит упорядочить и унифицировать классификацию составных элементов национальной безопасности, установить их иерархию, а также более логично и четко определить систему национальной безопасности России.

Ключевые слова: безопасность; национальная безопасность; роды безопасности; виды безопасности; безопасность личности; безопасность общества; безопасность государства.

Для цитирования: Алексеев К. В. Структурно-системный анализ национальной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 59—70.

Статья подготовлена в рамках реализации государственного задания «Комплексное исследование проблем общественной безопасности как стратегического приоритета национальной безопасности Российской Федерации (FFFZ-2025-0001)».

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Original article

Structural and systemic analysis of national security

Kirill V. Alekseev,
Candidate of Philological Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Literature and Journalism Department,
Faculty of Russian Philology and National Culture,
Ryazan State University named for S. Yesenin,
Ryazan, Russia;

Senior Researcher at the Security Problems Studies Center
of the Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has examined the structural and systemic aspects of security because of the lack of a unified understanding of security types in science and the Russian legal framework. There has been proposed a security framework that divides security into two levels (international and national security), and national security into categories (personal security, public security, and state security) and types (environmental security, transport security, economic security, etc.). There has been argued that this framework could streamline and standardize the classification of national security components, establish their hierarchy, and more logically and clearly define Russia's national security system.

Keywords: security; national security; categories of security; types of security; personal security; public security; state security.

For citation: Alekseev K. V. Structural and systemic analysis of national security // Transport law and security. 2025; (4(56)):59–70.

The article was prepared as part of the implementation of the state assignment "Comprehensive Research of Public Security Issues as a Strategic Priority of the National Security of the Russian Federation (FFFZ-2025-0001)".

© Алексеев К. В., 2025

На современном этапе юридическая наука, стратегическое планирование и нормативно-правовое регулирование России в сфере национальной безопасности не отличаются последовательностью и единообразием, на что указывают многие исследователи [7; 8]. Это касается как терминологии и понятийного аппарата, так и вопросов структуры и системы национальной безопасности. Такое положение дел порождает дискуссии в среде ученых и разночтения в процессе анализа документов стратегического планирования и нормативных правовых актов.

Одним из важнейших, как представляется, является структурно-системный аспект безопасности, ибо без четко и однозначно определенной структуры национальной безопасности невозможно выстроить логичную систему последней.

Различные виды национальной безопасности встречаются в документах стратегического планирования, нормативных правовых актах, а также в научных трудах, в которых ученые нередко предлагают все новые виды рассматриваемого феномена. При этом классификации видов безопасности, предлагаемые исследователями, как правило, не отличаются ярко выраженной иерархичностью и не всегда соответствуют законам формальной логики.

Так, например, в некоторых работах виды национальной безопасности представлены следующим образом.

1. По объекту:

— по социальным объектам (государственная безопасность, общественная безопасность, безопасность личности);

— по объектам — сферам деятельности (информационная безопасность, экономическая безопасность, экологическая безопасность и др.).

2. По источнику угроз (пожарная безопасность, радиационная безопасность, химическая безопасность, ядерная безопасность и др.) [4].

При этом автор представленной классификации справедливо обозначает социальные объекты как первичные, выделяя их среди прочих. Однако в целом можно говорить о том, что в данном случае имеет место уравнивание перечисленных видов безопасности.

Еще одна классификация на первый взгляд схожа с предыдущей: в ней виды безопасности также разделяются по сфере жизнедеятельности, по объекту и по типу угроз. Вместе с тем не совсем понятным образом одни и те же виды безопасности одновременно отнесены к видам безопасности и по объекту (безопасность личности, безопасность общества и безопасность государства), и по сфере жизнедеятельности (государственная безопасность, общественная безопасность, безопасность личности) [3]. Кроме того, вызывают вопросы критерии классификации, ведь отнесение информационной, экономической, экологической, транспортной и иных видов безопасности к видам по сфере жизнедеятельности без упоминания объекта выглядит не совсем логичным, поскольку для таких видов, как, например, информационная, экономическая безопасность, информация и экономика также являются объектами, и это никак не учитывается.

Иные существующие научные подходы к изучению национальной безопасности и ее видов в той или иной степени созвучны с упомянутыми выше.

Таким образом, можно констатировать, что в существующих концепциях о видах национальной безопасности произошло определенное смешение понятий, не позволяющее выявить иерархию и приоритеты в вопросах обеспечения последней. То же можно сказать о нормативно-правовой базе и документах стратегического планирования в сфере безопасности.

В связи с этим целесообразным представляется закрепить в доктрине понятия «род безопасности» (личная, общественная, государственная) и «вид безопасности» (информационная, экономическая, языковая и т.д.). Это позволит установить в нормативно-правовом массиве более четкую иерархию. Национальная безопасность в соответствии с таким подходом будет представлять собой совокупность трех родов безопасности: личной, общественной, государственной. Все виды безопасности следует рассматривать, с одной стороны, как самостоятельный вид, а с другой — как неотъемлемую часть каждого из родов. Такой подход представляется правильным, поскольку каждый вид (если использовать предложенную классификацию) объективно имеет непосредственное отношение к трем основным родам безопасности — безопасности личности, общества, государства.

Деление на роды и виды не является открытием, поскольку давно используется в некоторых отраслях научного знания.

Так, в литературоведении выделяются три рода (эпос, лирика, драма), каждый из которых, в свою очередь, подразделяется на жанры (виды). Иногда понятие «вид» используется как обобщающее для одного жанра. Например, вид — роман, а жанры — социально-психологический роман, любовный роман, детективный роман и т.д.

То же самое можно видеть, например, в биологии, где род является основной единицей и объединяет определенные виды.

В военной науке и практике, напротив, понятие «вид» более широкое, чем «род», хотя существуют отдельные рода войск.

Род и вид определяются в толковых словарях следующим образом.

Род — «разновидность чего-н., обладающая каким-н. качеством, свойством» [5, стр. 628].

Вид — «подразделение в систематике, входящее в состав высшего рода» [5, стр. 66].

Таким образом, применительно к проблематике исследования можно утверждать, что безопасность личности, безопасность общества и безопасность государства суть родовые понятия, тогда как все остальные (экологическая, экономическая, транспортная безопасность и иные) — видовые.

Спецификой сферы безопасности можно считать то, что виды безопасности, как правило, взаимодействуют с каждым из родов.

Можно проиллюстрировать рассматриваемую концепцию на примерах.

Так, в сфере информационной безопасности обеспечение последней обусловливает охрану безопасности отдельно взятого человека (личная безопасность), всего российского общества (общественная безопасность), и, наконец, государства в целом (государственная безопасность). То же касается и иных видов безопасности.

Впечатляющим примером может служить языковая безопасность, пока еще не вошедшая в число официально признанных видов безопасности.

Должная защита государственного языка Российской Федерации внутри страны обеспечивает все три рода безопасности.

1. В сфере личной безопасности каждый отдельно взятый человек имеет возможность коммуницировать со всеми членами общества и представителями государственной и муниципальной власти посредством устной и письменной речи; свободно ориентируется в пространстве любого населенного пункта; получает доступ к грамотной научной, учебной, художественной и иной литературе; формируется как личность, полноценный член социума, гражданин государства и т.д.

2. В области общественной безопасности свободное владение языком государствообразующего народа всеми гражданами на уровне средней или высокой грамотности предопределяет единство общества, освоение и

восприятие духовно-нравственных ценностей, что невозможно без изучения отечественной истории и литературы.

3. В рамках государственной безопасности благодаря единому языку обеспечиваются, в частности, территориальная целостность, устойчивость взаимоотношений органов государственной власти федерального центра и субъектов РФ, особенно республик (государств) в составе России и т.д.

Значение языковой безопасности выходит далеко за пределы государства. Русский язык остается главным средством международного общения на постсоветском пространстве, одним из официальных языков ООН.

Осознание огромного политического и культурного значения русского языка обусловило его признание некоторыми недружественными правительствами государств (например, Литвы и Украины) угрозой национальной безопасности.

Наступление на русский язык на Украине привело к ущемлению прав русскоговорящих граждан и стало представлять собой часть откровенно антироссийской политики, которая в целом является угрозой национальной безопасности России. Неслучайно дискредитация русскоязычных граждан в этой стране стала одной из причин начала специальной военной операции.

В действующих нормативных правовых актах, стратегиях, концепциях и доктринах нередко происходит смешение родов и видов безопасности.

Необходимо отметить, что истоки такого смешения находятся в Конституции РФ, причем изначально, с 1993 г. Это проявляется в том, что наряду с фундаментальными видами, или по предлагаемой классификации родами (безопасность личности, общества, государства), в п. «д» ст. 72 Конституции РФ применяется понятие экологической безопасности. Нисколько не умаляя значение этого вида безопасности, усомнимся, однако, в логичности такого подхода, поскольку, как представляется, следовало ограничиться основными родами безопасности (личности, общества, государства) либо закрепить на конституционном уровне все виды безопасности, существующие в государстве с указанием субъектов их обеспечения в ст. 71 и 72 Конституции РФ.

В контексте настоящего исследования наиболее удачным представляется утративший силу Закон РФ от 5 марта 1992 г. № 2446-1 «О безопасности», в котором безопасность определялась как «состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз». Иными словами, в указанном законодательном акте акцент оправданно был сделан на фундаментальных родах безопасности: безопасности личности, безопасности общества, безопасности государства. Такой подход законодателя позволял устанавливать в других законодательных актах и различных концепциях, доктринах и концепциях виды национальной безопасности в привязке в трем указанным родам.

Однако в ныне действующем Федеральном законе от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» появилось явное смешение понятий и отсут-

ствие какой-либо дифференциации: в ст. 1 упоминаются безопасность государства, общественная безопасность, экологическая безопасность, безопасность личности, иные виды безопасности, предусмотренные российским законодательством. При этом понятия «безопасность» и «национальная безопасность» полностью отождествляются, и это рядом ученых расценивается как довольно грубая ошибка [2], с чем нельзя не согласиться. Необходимо отметить, что некоторые критики данного отождествления понятий «безопасность» и «национальная безопасность» ошибочно расценивают последнюю как вид безопасности [6], тогда как в юридической науке она уже традиционно трактуется как уровень, а не вид безопасности. Кроме того, открытый перечень видов безопасности позволяет вводить не только в научный оборот, но и на ведомственном уровне новые уровни и виды безопасности, например, федеральную безопасность.

Следует также подчеркнуть порядок перечисления родов и видов безопасности, на что стали обращать внимание отечественные ученые [9]: на первом месте находится безопасность государства, на втором — общественная безопасность, а безопасность личности перемещена на последнее четвертое место и идет после экологической безопасности, что прямо противоречит конституционной норме о признании человека, его прав и свобод высшей ценностью.

В отечественном массиве нормативных правовых актов и иных документов выделяются следующие виды безопасности:

1) экологическая безопасность;
2) информационная безопасность;
3) продовольственная безопасность;
4) военная безопасность;
5) радиационная безопасность;
6) экономическая безопасность;
7) промышленная безопасность;
8) транспортная безопасность;
9) энергетическая безопасность;
10) гидрометеорологическая безопасность.

В юридической науке обосновывается необходимость широкого применения в нормативной базе таких видов, как языковая, миграционная, духовная безопасность и др. Думается, что в идеале все виды безопасности, во-первых, действительно должны быть закреплены в законодательстве, что предопределит их использование в иных нормативных правовых актах, а во-вторых, они не должны смешиваться с основными родами (безопасность личности, безопасность общества, безопасность государства). При этом следует отметить, что введение новых видов безопасности в правовой оборот возможно лишь в случае их признания большинством научного сообщества. Например, такой предлагаемый в науке вид, как миграционная безопасность, вызывает серьезные и аргументированные сомнения у многих ученых. Подобный скепсис существует и по отношению к

предлагаемой идеологической безопасности, поскольку государственная идеология запрещается в Российской Федерации на конституционном уровне.

Каждому роду и виду должен быть посвящен свой выверенный документ стратегического планирования и, возможно, специальный закон, в которых в обязательном порядке следует отражать следующее:

— понятие конкретного рода или вида безопасности;

— варианты употребления (например, синонимичные пары словосочетаний «государственная безопасность» и «безопасность государства», «общественная безопасность» и «безопасность общества», «личная безопасность» и «безопасность личности» [1] и т.д.), что позволит, в частности, снять разночтения правовых норм, в том числе в юридической науке;

— функции органов государства и местного самоуправления по обеспечению того или иного рода либо вида безопасности;

— реальные и потенциальные угрозы роду или виду безопасности, определяемые в том числе в результате научных исследований;

— ответственность за создание угроз, конкретизируемую в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях и Уголовном кодексе Российской Федерации;

— перечень органов государственной власти и должностных лиц, несущих такую ответственность; и т.д.

Кроме того, каждый федеральный закон о роде или виде безопасности должен содержать исчерпывающий терминологический и понятийный аппарат с дефинициями, не допускающими двойного толкования.

Следует отметить, что на сегодняшний день из основных родов безопасности документом стратегического планирования обеспечена лишь общественная безопасность, однако Концепция общественной безопасности была принята на период до 2023 г., а нового документа до сих пор нет.

Таким образом, оптимальной структурой безопасности видится следующая.

1. На вершине условной пирамиды располагаются уровни безопасности, к которым в юридической науке относятся глобальная (международная) безопасность и национальная безопасность государства. К уровням может быть также отнесена региональная безопасность, или безопасность субъектов РФ.

2. Национальная безопасность прежде всего подразделяется на роды: безопасность личности, безопасность общества, безопасность государства. Эти фундаментальные роды безопасности определяют главные направления политики государства в сфере обеспечения национальной безопасности, ибо она должна быть направлена на защиту жизненно важных интересов человека, российского гражданского общества и государства в целом.

3. Роды делятся на виды, специфика подавляющего большинства которых заключается в том, что они одновременно взаимодействуют с каждым

из родов безопасности. Обеспечение видов безопасности направлено на конечную защиту безопасности личности, общества, государства.

Схематически данная структура обозначена на рис. 1.

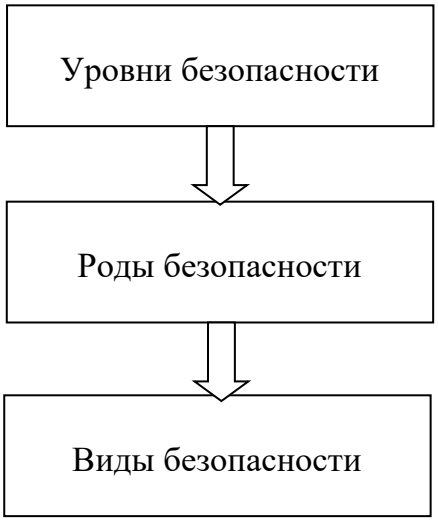


Рис. 1. **Структура безопасности**

В соответствии с предложенной структурой система безопасности отражена на рис. 2.

Как видно из рис. 2, национальная безопасность распадается на три рода, отражающих три основополагающих объекта, которые нуждаются в обеспечении своей безопасности. Именно личность, общество и государство являются в совокупности тем центром, ради которого предпринимаются шаги по обеспечению безопасности. Специфика данных объектов видится в том, что они одновременно выступают или могут выступать в качестве субъектов безопасности.

Главным субъектом безопасности, безусловно, является государственный аппарат, на который возлагается функция обеспечения всех трех родов безопасности: государственной, общественной и личной. В этом процессе принимают участие все три ветви власти: законодательная, исполнительная и судебная.

Гражданское общество также вносит свой вклад в обеспечение безопасности посредством работы негосударственных организаций, органов самоуправления, волонтеров. При этом в кризисных ситуациях вклад общества в процесс обеспечения безопасности трудно переоценить. Достаточно вспомнить самостоятельно организованные дежурства жильцов в 1999 г. на фоне террористических актов, в результате которых были взорваны жилые дома в Буйнакске, Москве и Волгодонске, работу волонтеров во время пожаров, наводнений, других чрезвычайных ситуаций, а также деятельность по поиску пропавших людей.

Наконец, отдельно взятый человек также способен предпринимать меры по защите себя и своей семьи от потенциальных и реальных угроз. В

уголовном законодательстве России предусмотрена исключающая преступность деяния необходимая оборона, пределы которой вызывают горячие дискуссии.

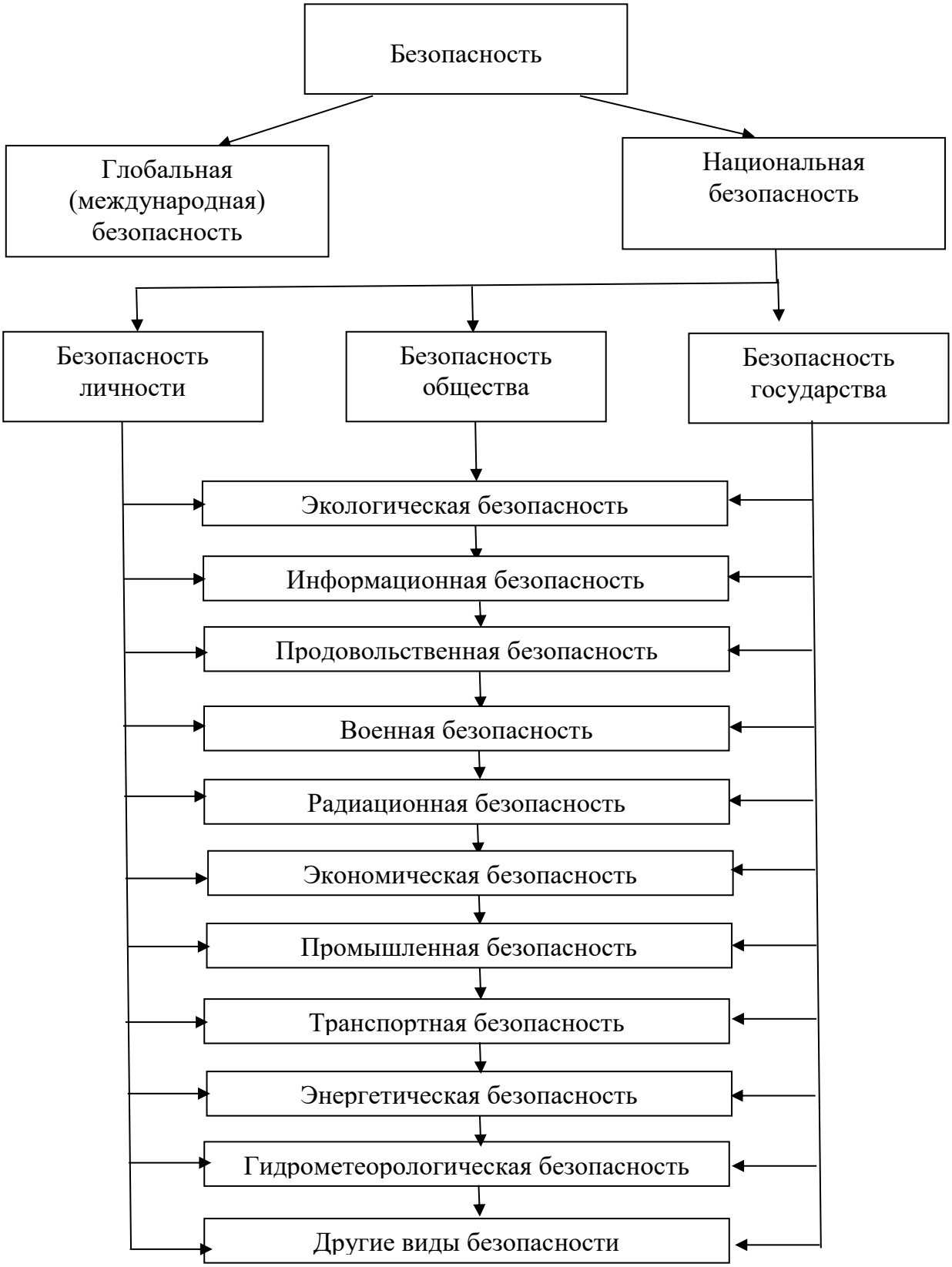


Рис. 2. **Система безопасности**

Следует отметить, что в ныне действующем Федеральном законе «О безопасности» в целях обеспечения безопасности предусмотрено «взаимодействие федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, других государственных органов с общественными объединениями, международными организациями и гражданами». Иными словами, на законодательном уровне предполагается тесное сотрудничество государства, гражданского общества и конкретных людей в сфере обеспечения родов и видов безопасности.

В связи с тем, что количество угроз безопасности личности, общества и государства велико и продолжает расти, выделяются виды безопасности, которые, как уже отмечалось, так или иначе относятся к каждому из трех родов безопасности и либо уже используются в документах стратегического планирования и нормативных правовых актах, либо разрабатываются в теории учеными и в перспективе могут также пополнить понятийный аппарат науки и нормативно-правовой базы России.

Обеспечение любого вида безопасности в конечном итоге призвано защитить жизненно важные интересы личности, общества и государства, которые сферам деятельности человека не присущи. Иными словами, обеспечивая безопасность того или иного вида, субъект безопасности имеет цель создать состояние защищенности для рода или родов безопасности. Если бы, например, радиация не представляла угрозу человеку, а значит, и обществу, и государству, такого вида, как радиационная безопасность, просто не возникло бы.

В связи со сказанным предложенная структура безопасности представляется еще более аргументированной и логичной.

Следует сказать о подвидах безопасности, которые упоминаются в некоторых научных работах: в частности, предлагается считать продовольственную безопасность подвидом экономической безопасности. Предлагаемая структура национальной безопасности вполне допускает деление видов безопасности на подвиды, если такой подход убедительно доказан в юридической науке.

Таким образом, деление национальной безопасности на роды и виды (с возможным разделением последних на подвиды) представляется оптимальным как в науке, так и в нормотворческой практике. Предложенная классификация позволяет определить приоритеты и установить иерархию в сфере национальной безопасности, облегчить понимание процессов в данной области и выстроить логичную и внятную систему национальной безопасности России.

Список источников

1. Алексеев, К. В. Взаимосвязь понятий «безопасность личности», «безопасность общества», «безопасность государства»: лингвоправовой анализ / К. В. Алексеев // Транспортное право и безопасность. — 2025. — № 3 (55). — С. 119—131.

2. Варламов, В. Ю. Проблемы совершенствования Федерального закона «О безопасности» / В. Ю. Варламов // Право и безопасность. — 2011. — № 2. — С. 112—116.
3. Звягинцев, В. В. Современная классификация и определение видов национальной безопасности / В. В. Звягинцев, О. Ю. Звягинцева // Безопасность 2020 : сборник научных статей Всероссийской научно-практической конференции. — Чита, 2020.
4. Ирошников, Д. В. Безопасность как правовая категория : дис. … д-ра юрид. наук / Д. В. Ирошников. — Москва, 2021.
5. Ожегов, С. И. Словарь русского языка / С. И. Ожегов. — Москва : Гос. изд-во иностранных и национальных словарей, 1952.
6. Рожкова, А. К. К вопросу о выделении новых видов национальной безопасности: идеологическая безопасность (потенциал церкви) / А. К. Рожкова // Церковь, государство и общество: исторические, политико-правовые и идеологические аспекты взаимодействия : Материалы Международной научно-практической конференции / научные редакторы И. А. Арзуманов, С. А. Комаров, А. Е. Смирнов. — Москва, 2020.
7. Спиридонова, В. А. Некоторые аспекты обеспечения безопасности / В. А. Спиридонова. — Москва, 2009.
8. Шободоева, А. В. Теория национальной безопасности Российской Федерации / А. В. Шободоева. — Иркутск, 2017.
9. Языкеев, С. Н. Институт ограничений прав и свобод человека и гражданина в целях обеспечения национальной безопасности : дис. … канд. юрид. наук / С. Н. Языкеев. — Орел, 2024.

References

1. Alekseyev, K. V. Vzaimosvyaz' ponyatiy «bezopasnost' lichnosti», «bezopasnost' obshchestva», «bezopasnost' gosudarstva»: lingvopravovoy analiz [The relationship between the concepts of “personal security”, “social security”, “state security”: linguolegal analysis] / K. V. Alekseyev // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2025. — № 3 (55). — S. 119—131.
2. Varlamov, V. YU. Problemy sovershenstvovaniya Federal'nogo zakona «O bezopasnosti» [Problems of improving the federal law “On security”] / V. YU. Varlamov // Pravo i bezopasnost'. — 2011. — № 2. — S. 112—116.
3. Zvyagintsev, V. V. Sovremennaya klassifikatsiya i opredeleniye vidov natsional'noy bezopasnosti [Modern classification and definition of types of national security] / V. V. Zvyagintsev, O. YU. Zvyagintseva // Bezopasnost' 2020 : sbornik nauchnykh statey Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Chita, 2020.
4. Iroshnikov, D. V. Bezopasnost' kak pravovaya kategoriya [Security as a legal category]: dis. … d-ra yurid. nauk / D. V. Iroshnikov. — Moskva, 2021.
5. Ozhegov, S. I. Slovar' russkogo yazyka [Dictionary of the Russian language] / S. I. Ozhegov. — Moskva : Gos. izd-vo inostrannykh i natsional'nykh slovarey, 1952.
6. Rozhkova, A. K. K voprosu o vydelenii novykh vidov natsional'noy bezopasnosti: ideologicheskaya bezopasnost' (potentsial tserkvi) [On the issue of identifying new types of national security: ideological security (church potential)] / A. K. Rozhkova // Tserkov', gosudarstvo i obshchestvo: istoricheskiye, politiko-pravovyye i ideologicheskiye aspekty vzaimodeystviya : Materialy Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii / nauchnyye redaktory I. A. Arzumanov, S. A. Komarov, A. Ye. Smirnov. — Moskva, 2020.
7. Spiridonova, V. A. Nekotoryye aspekty obespecheniya bezopasnosti [Some aspects of ensuring security] / V. A. Spiridonova. — Moskva, 2009.

8. Shobodoyeva, A. V. Teoriya natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii / A. V. Shobodoyeva. — Irkutsk, 2017.
9. YAzykeyev, S. N. Institut ogranicheniy prav i svobod cheloveka i grazhdanina v tselyakh obespecheniya natsional'noy bezopasnosti [Institute of restrictions on the rights and freedoms of man and citizen in order to ensure national security]: dis. … kand. yurid. nauk / S. N. YAzykeyev. — Orel, 2024.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 71–80.
Transport law and security. 2025; (4(56)):71–80.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 343.34

Занятие лицом высшего положения в криминальной иерархии как преступление против общественной безопасности

Новиков Валерий Анатольевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. В статье рассмотрены актуальные вопросы уголовной ответственности за занятие лицом высшего положения в преступной иерархии. Статья 210.1 была введена в УК РФ пять лет назад, но в научной литературе продолжается дискуссия по вопросу о том, что следует считать основанием уголовной ответственности применительно к составу данного преступления. На основании проведенного анализа доктринальных точек зрения, а также материалов судебной практики сделан вывод о том, что основанием уголовной ответственности являются общественно опасные действия лица, занимающего высшее положение в преступной иерархии, по управлению криминальной средой. Даны практические рекомендации по квалификации преступления и его отграничению от смежного состава преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 210 УК РФ. Автор статьи придерживается точки зрения, в соответствии с которой преступление, предусмотренное ст. 210.1 УК РФ, является длящимся, и на основании теоретических положений науки уголовного права обосновывает данный вывод. В статье указаны обстоятельства, при наличии которых лицо, занимающее высшее положение в преступной иерархии, не может быть привлечено к ответственности по ст. 210.1 УК РФ. Также обосновывается тезис о том, что субъект данного преступления может быть только специальным. На основе выборочных судебных решений показано, что практика применения ст. 210.1 УК РФ апробирована не только на «ворах в законе», но и «положенцах». В дальнейшем круг субъектов преступления может быть расширен за счет так называемых «смотрящих» за различными объектами и территориями, т.е. лидеров криминального мира, имеющих более низкий, но довольно значимый статус в преступной иерархии.

Ключевые слова: общественная безопасность; основание уголовной ответственности; организованная преступность; преступная иерархия; высшее положение в преступной иерархии; «вор в законе»; «положенец»; «смотрящий».

Для цитирования: Новиков В. А. Занятие лицом высшего положения в криминальной иерархии как преступление против общественной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 71–80.

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Original article

Occupying a high-ranking position in a criminal hierarchy as a crime against public safety

Valery An. Novikov,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has examined the crucial issues of criminal liability for occupying a high-ranking position in a criminal hierarchy. Article 210.1 was introduced into the Russian Criminal Code five years ago, but the scholars have been debating what constitutes grounds for criminal liability for this crime. Based on an analysis of doctrinal views and case law, there has been concluded that the basis for criminal liability lies in the socially dangerous actions of a person occupying a high position in the criminal hierarchy, who controls the criminal environment. There have been given practical recommendations for classifying the crime and distinguishing it from the related offense under Part 4 of Article 210 of the Criminal Code of the Russian Federation. The author of this article has supported the view that the crime under Article 210.1 of the Criminal Code of the Russian Federation is continuous, and substantiated this conclusion based on theoretical principles of criminal law. There have been outlined the circumstances under which a person occupying a high position in a criminal hierarchy cannot be held liable under Article 210.1 of the Criminal Code of the Russian Federation. There has been also substantiated that the perpetrator of this crime can only be a special perpetrator. Based on selected court rulings, there has been demonstrated that the application of Article 210.1 of the Russian Criminal Code has been tested not only on "thieves in law" but also on "position holders". In future, the scope of criminal offenders may be expanded to include so-called "watchers" of various facilities and territories, i.e., criminal leaders with a lower but significant status in the criminal hierarchy.

Keywords: public safety; basis for criminal liability; organized crime; criminal hierarchy; the highest position in the criminal hierarchy; "thief in law"; "position holder"; "watcher".

For citation: Novikov V.A. Occupying a high-ranking position in a criminal hierarchy as a crime against public safety// Transport law and security. 2025; (4(56)):71—80.

© Новиков В. А., 2025

Преступления против общественной безопасности относятся к числу наиболее опасных деяний. Большая часть из них — это особо тяжкие преступления, такие как: террористический акт, бандитизм, массовые беспорядки, угон воздушного или водного судна, организация преступного сообщества и др.

Федеральным законом от 1 апреля 2019 г. № 46-ФЗ глава 24 УК РФ была дополнена еще одним составом преступления против общественной безопасности, предусматривающим ответственность за занятие лицом высшего положения в преступной иерархии (ст. 210.1 УК РФ). Предполагалось, что появление данной уголовно-правовой нормы позволит существенно пошатнуть основы организованной преступности и как следствие улучшить состояние общественной безопасности в России.

Необходимость введения в УК РФ такого состава преступления во многом была обусловлена тем, что правоохранительным органам с каждым годом становилось все труднее привлекать к ответственности руководителей организованной преступности, к числу которых относятся «воры в законе», «положенцы», «смотрящие», «держатели общяков» и прочие криминальные авторитеты более низкого уровня. «Генералы» преступного

мира практически перестали совершать преступления, за которые их раньше без особых усилий привлекали к ответственности. Например, кражи, грабежи, разбои, вымогательства и другие преступления, совершаемые в основном с корыстным мотивом.

В пояснительной записке к проекту федерального закона о дополнении УК РФ статьей 210.1 так и говорилось, что благодаря своему положению в преступной иерархии лидеры преступных сообществ, как правило, уходят от уголовной ответственности. При этом ответственность за сам факт лидерства такого лица в преступной иерархии уголовным законом не предусмотрена.

Современное состояние организованной преступности характеризуется тем, что за последние несколько десятилетий становления капиталистических отношений в России криминальные авторитеты в основном легализовали деньги, имущество и иные активы, полученные в результате совершения преступлений. Для того чтобы сохранить и приумножить свои капиталы, они активно включились в занятие легальной предпринимательской деятельностью в разных отраслях промышленности, сельского хозяйства и сфере услуг. При этом они не только сохранили связи в преступной среде, но и активно продолжают на нее влиять, осуществляя общее руководство, широко распространяя и активно внедряя в сознание окружающих их лиц идеологию преступного образа жизни. Романтизируя личность преступника, они крайне негативно влияют на нравственное развитие молодежи, рекрутируя из этой социальной среды новых членов организованной преступности.

Включение в уголовный закон статьи, позволяющей привлекать к ответственности руководителей организованной преступности, было воспринято широкой российской общественностью весьма положительно, с большой надеждой на то, что результаты не заставят себя долго ждать. Следует отметить, что специалисты в области уголовного права, напротив, в основной своей массе скептически восприняли появление данной правовой нормы. Она шла вразрез с фундаментальным теоретическим положением о том, что привлечение к уголовной ответственности возможно только в случаях совершения виновным лицом общественно опасного деяния в форме действия или бездействия, запрещенного уголовным законом. Это положение предельно ясно закреплено в ст. 8 УК РФ, в соответствии с которой основанием уголовной ответственности является совершение деяния, содержащего все признаки состава преступления, предусмотренного УК РФ.

Следует признать, что диспозиция уголовно-правовой нормы была сформулирована законодателем не очень удачно. При ознакомлении со ст. 210.1 УК РФ действительно напрашивается вывод о том, что не общественно опасное деяние, а сам факт обладания лицом высоким статусом в криминальной иерархии является основанием уголовной ответственности.

Появление в УК РФ нового состава преступления вызвало просто шквал критических публикаций в научной литературе. Так, по справедливому замечанию А. В. Шеслера, норма об ответственности за принадлежность к лидерам уголовной среды противоречит ст. 8 УК РФ, которая в качестве основания уголовной ответственности предусматривает совершение лицом общественно опасного деяния, а не его социальный статус [7, стр. 118].

Н. Г. Кадников вполне обоснованно делает вывод, что вследствие признания основанием уголовной ответственности в ст. 210.1 УК РФ опасного состояния личности, допускается нежелательный переход к положениям социологической школы уголовного права [2, стр. 53].

А. А. Житков отмечает, что формулировка диспозиции уголовно-правовой нормы представляется настолько абстрактной, что даже ученым в области уголовного права трудно понять, что именно имел в виду законодатель, устанавливая ответственность за занятие лицом высшего положения в преступной иерархии [1, стр. 36].

Затрудняет применение данной уголовно-правовой нормы и наличие целой группы оценочных понятий: «преступная иерархия», «высшее положение в преступной иерархии», «занятие высшего положения в преступной иерархии». Ранее эти понятия в основном исследовались криминологической наукой.

Со временем, а для этого потребовалось несколько лет, у большинства специалистов в области уголовного права сформировалось правильное представление о том: кого и за что следует привлекать к ответственности по ст. 210.1 УК РФ. Очевидно, что статус лица, который определяется в законе как «высшее положение в преступной иерархии» в соответствии со ст. 8 УК РФ не может быть основанием уголовной ответственности. Должно быть совершено общественно опасное деяние, под которым следует понимать широкий спектр действий по управлению криминальной средой. Причем необходимо доказать, что эти действия совершены виновным лицом исключительно по праву занятия им высшего положения в преступной иерархии.

Поэтому представляется правильной точка зрения И. А. Кравцова и А. В. Нечаевой, которые считают, что под «занятием высшего положения в преступной иерархии» необходимо понимать не сам факт наличия у лица определенного статуса, а осуществление им в определенный период времени организационно-распорядительных действий в криминальной среде [3, стр. 5].

Наиболее точную характеристику таким действиям дает Е. В. Пейсикова. По ее мнению, лицо, занимающее высшее положение в преступной иерархии, координирует преступные действия, создает устойчивые преступные связи, участвует в разделе сфер преступного влияния, а также осуществляет иную организационно-распорядительную и нормативно-

регулирующую деятельность, направленную на упорядочение внутренней жизни криминальной среды на определенной территории [6, стр. 86].

Управленческую деятельность, которую, находясь на свободе, осуществлял один из «воров в законе», можно проиллюстрировать следующим примером из судебной практики.

В ходе судебного разбирательства уголовного дела было установлено, что Г. занимает высшее положение в преступной иерархии, являясь «вором в законе». Данный статус он получил во время «воровской сходки» в 1999 г. Осуществляя общее руководство криминальной средой на подконтрольной территории, он назначил «смотрящих» в двух исправительных колониях (ИК) и лечебно-исправительном учреждении (ЛИУ). В период с ноября 1999 г. по июнь 2020 г. Г. регулярно организовывал сбор денежных средств в «воровской общак» с целью материальной поддержки отдельных представителей уголовно-преступной среды. В частности, на Новый год и Пасху он направлял денежные средства «смотрящим» в исправительные учреждения для приобретения продуктов питания «порядочным арестантам». В декабре 2019 г. Г. приказал «смотрящему» за одной из исправительных колоний применить насилие к осужденному Ш., а также понизить его статус в криминальной иерархии до так называемого «шерстяного». Наказание на Ш. налагалось за отказ подчиняться его требованиям. В апреле 2020 г. подсудимый отдал распоряжение «смотрящему» за исправительной колонией о применении насилия к осужденному С. и понижении его статуса в преступной иерархии за присвоение денежных средств, предназначенных для передачи в «воровской общак». По приговору суда Г. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 210.1 УК РФ. Ему назначено наказание в виде лишения свободы на срок 12 лет со штрафом. При этом первые 5 лет он будет отбывать в тюрьме, а оставшуюся часть срока — в исправительной колонии строгого режима [приговор Новгородского областного суда от 16 июня 2022 г. по уголовному делу № 02-3/2022].

С введением ответственности за занятие лицом высшего положения в преступной иерархии в научной литературе стал активно дискутироваться вопрос о разграничении смежных составов преступлений, предусмотренных ст. 210.1 УК РФ и ч. 4 ст. 210 УК РФ. В связи с этим следует отметить, что если под «занятием лицом высшего положения в преступной иерархии» понимать не сам статус криминального лидера, а его организационно-распорядительную деятельность по управлению преступной средой, то данные составы преступлений необходимо разграничивать по объективной стороне.

В ч. 4 ст. 210 УК РФ предусмотрена ответственность за организацию и руководство преступным сообществом, координацию действий организованных групп, участие в собрании организаторов и руководителей преступных сообществ и др. По своему содержанию объективная сторона данного преступления представляет собой организационно-

управленческую деятельность конкретными преступными сообществами (преступными организациями) или организованными группами. Указанные действия характеризуются очень высокой степенью общественной опасности. В ч. 4 ст. 210 УК РФ в качестве наиболее строгого вида наказания предусмотрено пожизненное лишение свободы.

В отличие от ч. 4 ст. 210 УК РФ статьей 210.1 УК РФ охватываются менее общественно опасные действия, которые также представляют организационно-распорядительную деятельность по управлению преступной средой. Однако за их совершение предусмотрено более мягкое наказание в виде лишения свободы на срок от 8 до 15 лет.

В качестве примера такой организационно-распорядительной деятельности можно привести фабулу еще одного преступления, которое было квалифицировано по ст. 210.1 УК РФ.

В судебном заседании установлено, что Н., являясь «вором в законе», активно влиял на поведение лиц, занимающих более низкое положение в криминальной иерархии. В частности, была исследована фонограмма телефонного разговора, из которого видно, что Н. дает указания собеседнику о совершении определенных действий и разрешает сослаться на его мнение как лица, занимающего высшее положение в преступной иерархии, при урегулировании разногласий между предпринимателем и представителями организованной преступности, прибывшими из другого города с целью совершения вымогательства. Подсудимый, используя свое высшее положение в преступной иерархии, выступил в качестве своеобразного «третейского судьи» и урегулировал конфликт, возникший в криминальной среде на подконтрольной ему территории [апелляционное определение Четвертого апелляционного суда общей юрисдикции от 25 августа 2021 г. по уголовному делу № 55-630/2021].

Преступление, предусмотренное ст. 210.1 УК РФ, является длящимся. В соответствии с разъяснениями, которые даны в п. 2 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 12 декабря 2023 г. № 43 «О некоторых вопросах судебной практики по уголовным делам о длящихся и продолжаемых преступлениях» таковыми считаются преступления, которые начинаются с определенного действия (бездействия), образующего состав преступления, и характеризуются «последующим непрерывным осуществлением состава данного преступного деяния».

Соглашаясь с тем, что данное преступление является длящимся, некоторые авторы научных публикаций, полагают, что началом его совершения является принятие (возложение) полномочий, определяющих высшее положение лица в преступной иерархии. Соответственно, все время, в течение которого лицо обладало полномочиями, присущими криминальному лидеру, следует признавать временем совершения данного преступления [4, стр. 23].

По нашему мнению, этот вывод основывается на весьма спорной точке зрения, в соответствии с которой основанием уголовной ответственности

является сам факт наличия у лица высокого статуса в преступной иерархии. Представляется правильным, начало совершения данного преступления связывать не с получением (присвоением) статуса, а с совершением лицом общественно опасных действий организационно-распорядительного характера по управлению уголовными сообществами на свободе или в местах заключения. Поэтому в случаях, когда лицо, имеет статус, например, «вора в законе», но по каким-либо причинам не участвует в регулировании отношений в криминальной среде, то его нельзя привлечь к ответственности по ст. 210.1 УК РФ.

Такими причинами могут быть: тяжелая болезнь, престарелый возраст или добровольный отказ от исполнения своих криминальных «обязанностей» из-за боязни быть привлеченным к уголовной ответственности. В условиях следственного изолятора, исправительной колонии или тюрьмы криминальный лидер может быть изолирован администрацией учреждения от остальных заключенных в специальной камере (блоке), ПКТ или ЕПКТ, вследствие чего не иметь возможности реализовывать свои управленческие полномочия и влиять на поведение других лиц.

Напротив, если лицо после осуждения по ст. 210.1 УК РФ попадает в исправительное учреждение и там продолжает активно осуществлять функции лидера, занимающего высшее положение в преступной иерархии, то оно вновь может быть привлечено к ответственности по данной статье. Наказание в этом случае назначается по правилам, предусмотренным ст. 70 УК РФ (по совокупности приговоров).

Высшее положение в преступной иерархии в рассматриваемом составе является обязательным признаком специального субъекта преступления, но не он определяет длящийся характер данного преступления. Длящимся преступление делает систематическая и долговременная организационно-распорядительная и иная управленческая деятельность субъекта преступления, имеющая своей целью упорядочение неформальных отношений в преступной среде.

Как уже отмечалось, в составе преступления, предусмотренного ст. 210.1 УК РФ, субъект преступления специальный — лицо, занимающее высшее положение в преступной иерархии. Российский законодатель для его характеристики использует оценочное понятие, которое требует правильного толкования.

Следует отметить, что в уголовном законодательстве некоторых других государств этот вопрос решен иначе. Так, в соответствии с ч. 2 ст. 223.1 УК Грузии ответственность предусмотрена за пребывание лица в положении «вора в законе». Данное преступление наказывается лишением свободы на срок от 7 до 10 лет со штрафом и в соответствии с ч. 3 ст. 12 УК соответствует категории тяжкого преступления.

При этом понятие «вор в законе» раскрывается в ст. 3 Закона от 20 декабря 2005 г. «Об организованной преступности и рэкете». Таковым считается лицо, которое в любой форме осуществляет управление или (и) ор-

ганизацию «воровского сообщества» или с использованием методов деятельности «воровского сообщества» осуществляет управление или (и) организацию определенной группы лиц.

Как видно из данного определения общественная опасность нахождения лица в статусе «вора в законе» связывается с его управленческой и организационной деятельностью в криминальных сообществах. Такая трактовка понятия вполне согласуется со ст. 7 УК Грузии, в которой сказано о том, что основанием уголовной ответственности является противоправное и виновное деяние.

Однако, как показала практика применения ст. 210.1 УК РФ, оценочное понятие «лицо, занимающее высшее положение в преступной иерархии», оказалось более удачным, так как позволяет привлекать к ответственности не только «воров в законе», но и лиц, имеющих более низкий статус в криминальной иерархии, в частности, «положенцев». В преступной иерархии они стоят на одну ступень ниже «воров в законе» и вся их деятельность подчинена единственной цели — доказать свою преданность воровскому сообществу и продемонстрировать управленческие способности, чтобы в будущем претендовать на статус «законника». При этом количество «положенцев» в России на порядок больше, чем «воров в законе».

В последнее время правоохранительные органы стали активно привлекать к ответственности по ст. 210.1 УК РФ не только «воров в законе», но и «положенцев». По данным Генеральной прокуратуры РФ за 2020—2023 гг. по ст. 210.1 УК РФ были осуждены 74 человека (34 «вора в законе» и 40 «положенцев») [5, стр. 5].

Так, Б. в период отбывания наказания в исправительной колонии был представлен осужденным как «бродяга» и по распоряжению «вора в законе» К. назначен «положенцем», приказы которого обязательны для исполнения. После этого он провел «сходку» с участием уголовных авторитетов, отбывающих наказание в исправительной колонии, и назначил «смотрящих» за отрядами, жилой и промышленной зонами. Организовал нелегальную доставку в ИК запрещенных предметов (алкоголь, наркотические средства, колюще-режущие предметы и мобильные телефоны), а также сбор денежных средств в «общак». Требовал от всех окружающих соблюдения правил, принятых в блатном мире, и разрешал конфликтные ситуации, которые возникали в коллективах осужденных.

Администрацией исправительной колонии Б. был помещен в изолированное помещение, но, находясь в нем, с помощью межкамерной связи, мобильных телефонов, «маляв» и «прогонов» продолжил свою противоправную деятельность в статусе «положенца». По его приказу отдельным осужденным понижался статус в преступной иерархии либо применялось физическое насилие. Суд признал Б. виновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 210.1 УК РФ, и приговорил его к наказанию в виде лишения свободы на срок 9 лет с отбыванием в исправительной ко-

лонии строгого режима [приговор Саратовского областного суда от 7 июля 2023 г. по уголовному делу № 2-4/2023].

Оценивая перспективы дальнейшего применения ст. 210.1 УК РФ, можно предположить, что в ближайшем будущем наряду с «ворами в законе» и «положенцами» к ответственности начнут привлекать и других представителей криминальной «элиты», которые по статусу в преступной иерархии несколько ниже указанных субъектов, но также выполняют очень важные функции по управлению криминальной средой. Речь идет о так называемых «смотрящих» за различными небольшими населенными пунктами и объектами инфраструктуры в местах лишения свободы.

Таким образом, на основании проведенного исследования можно сделать вывод о том, что в ст. 210.1 УК РФ под занятием высшего положения в преступной иерархии следует понимать не сам статус лица в криминальной иерархии, а широкий спектр разнообразных организационно-распорядительных и иных управленческих действий, совершаемых специальным субъектом преступления по праву наличия у него данного статуса, в целях регулирования неформальных отношений в местах заключения, а также на свободе в сообществах, соблюдающих «воровской закон» и соответствующие традиции.

Список источников

1. Житков, А. А. Проблемы законодательной техники при конструировании уголовно-правовой нормы об ответственности за занятие высшего положения в преступной иерархии /А. А. Житков // Правда и закон. — 2024. — № 1 (27).
2. Кадников, Н. Г. Опасное состояние личности как основание уголовной ответственности / Н. Г. Кадников // Союз криминалистов и криминологов. — 2020. — № 1.
3. Кравцов, И. А. Общественная опасность лидеров преступного мира как основание привлечения их к уголовной ответственности / И. А. Кравцов, А. В. Нечаева // Вестник Воронежского института МВД России. — 2023. — № 2.
4. Козаев, Н. Ш. Уголовно-правовая регламентация ответственности за занятие высшего положения в преступной иерархии / Н. Ш. Козаев, Д. А. Рясов // Вестник Калининградского филиала Санкт-Петербургского университета МВД России. — 2022. — № 24 (70).
5. Морозов, А. С. Борьба с криминальным лидерством в России: состояние, тенденции и проблемы : монография / А. С. Морозов, А. Н. Сухаренко, Я. Д. Витковская. — Москва, 2025.
6. Пейсикова, Е. В. Занятие высшего положения в преступной иерархии: некоторые проблемы правоприменительной практики / Е. В. Пейсикова // Материалы Всероссийской научно-практической конференции на тему: «Применение уголовного и уголовно-процессуального законодательства в практике Следственного комитета Российской Федерации: актуальные проблемы и рекомендации по их решению». — Москва, 2024.
7. Шеслер, А. В. «Вор в законе»: криминальный статус или основание уголовной ответственности / А. В. Шеслер // Вестник Кузбасского института. — 2020. — № 2(42).

References

1. Zhitkov, A. A. Problemy zakonodatel'noy tekhniki pri konstruirovanii ugolovno-pravovoy normy ob otvetstvennosti za zanyatiye vysshego polozheniya v prestupnoy iyerarkhii [Problems of legislative technique in constructing a criminal-legal norm on liability for occupying a high position in a criminal hierarchy] /A. A. Zhitkov // Pravda i zakon. — 2024. — № 1 (27).
2. Kadnikov, N. G. Opasnoye sostoyaniye lichnosti kak osnovaniye ugolovnoy otvetstvennosti [Dangerous state of an individual as a basis for criminal liability] / N. G. Kadnikov // Soyuz kriminalistov i kriminologov. — 2020. — № 1.
3. Kravtsov, I. A. Obshchestvennaya opasnost' liderov prestupnogo mira kak osnovaniye privlecheniya ikh k ugolovnoy otvetstvennosti [Social danger of criminal world leaders as a basis for bringing them to criminal liability] / I. A. Kravtsov, A. V. Nechayeva // Vestnik Voronezhskogo instituta MVD Rossii. — 2023. — № 2.
4. Kozayev, N. SH. Ugolovno-pravovaya reglamentatsiya otvetstvennosti za zanyatiye vysshego polozheniya v prestupnoy iyerarkhii [Criminal-legal regulation of liability for occupying a high position in a criminal hierarchy] / N. SH. Kozayev, D. A. Ryasov // Vestnik Kaliningradskogo filiala Sankt-Peterburgskogo universiteta MVD Rossii. — 2022. — № 24 (70).
5. Morozov, A. S. Bor'ba s kriminal'nym liderstvom v Rossii: sostoyaniye, tendentsii i problemy [The fight against criminal leadership in Russia: status, trends, and problems]: monografiya / A. S. Morozov, A. N. Sukharenko, YA. D. Vitkovskaya. — Moskva, 2025.
6. Peysikova, Ye. V. Zanyatiye vysshego polozheniya v prestupnoy iyerarkhii: nekotoryye problemy pravoprimenitel'noy praktiki [Occupying a high position in a criminal hierarchy: some problems of law enforcement practice] / Ye. V. Peysikova // Materialy Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii na temu: «Primeneniye ugolovnogo i ugolovno-protsessual'nogo zakonodatel'stva v praktike Sledstvennogo komiteta Rossiyskoy Federatsii: aktual'nyye problemy i rekomendatsii po ikh resheniyu». — Moskva, 2024.
7. Shesler, A. V. «Vor v zakone»: kriminal'nyy status ili osnovaniye ugolovnoy otvetstvennosti ["Thief in Law": criminal status or basis for criminal liability] / A. V. Shesler // Vestnik Kuzbasskogo instituta. — 2020. — № 2(42).

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 81–92.
Transport law and security. 2025; (4(56)):81–92.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 332.1

Вопросы совершенствования правового обеспечения комплексной безопасности Арктической зоны Российской Федерации

Серков Максим Алексеевич,
соискатель кафедры правового обеспечения национальной безопасности, законности и правопорядка Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (РАНХиГС), Москва, Россия

Аннотация. В статье исследуются вопросы совершенствования правового обеспечения комплексной безопасности Арктической зоны Российской Федерации. Автором обосновывается необходимость создания федеральной территории «Арктическая зона Российской Федерации», а также разработки и утверждения Стратегии обеспечения комплексной безопасности Арктической зоны Российской Федерации.

Ключевые слова: национальная безопасность; комплексная безопасность Арктической зоны Российской Федерации; федеральная территория; стратегическое планирование; Стратегия национальной безопасности Российской Федерации.

Для цитирования: Серков М. А. Вопросы совершенствования правового обеспечения комплексной безопасности Арктической зоны Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 81–92.

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Original article

Issues of improving legal framework for comprehensive security in the Arctic zone of the Russian Federation

Maksim Al. Serkov,
Applicant of the department of legal support for national security, law, and order
Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (RANEPA), Moscow, Russia

Abstract. The current paper has considered the issues of improving legal frameworks for comprehensive security in the Arctic zone of the Russian Federation. There has been substantiated the necessity to establish a federal territory, “The Arctic Zone of the Russian Federation”, and to develop and approve a Strategy for Enforcing Comprehensive Security in the Arctic Zone of the Russian Federation.

Keywords: national security; comprehensive security of the Arctic zone of the Russian Federation; federal territory; strategic planning; National Security Strategy of the Russian Federation.

For citation: Serkov M.A. Issues of improving legal framework for comprehensive security in the Arctic zone of the Russian Federation// Transport law and security. 2025; (4(56)):81—92.

© Серков М. А., 2025

Актуальность исследования проблем обеспечения комплексной безопасности Арктической зоны Российской Федерации определяется стратегической важностью и значимостью макрорегиона для обеспечения национальных интересов и стратегических национальных приоритетов Российской Федерации в условиях современных угроз.

Президент РФ В. В. Путин, выступая на Международном форуме «Арктика — территория диалога» 27 марта 2025 г., отметил: «Роль и значение Арктики и для России, и для всего мира растет. Но также усиливается, к сожалению, и геополитическая конкуренция, борьба за позиции в этом регионе» [http://www.kremlin.ru/events/president/news/76554 (дата обращения: 27 мая 2025 г.)]. После вступления Финляндии в 2023 г. и Швеции в 2024 г. в НАТО, все арктические государства (кроме России) являются членами военного альянса, что не может не сказаться на усилении конфликтного потенциала и эскалации военных угроз суверенитету и территориальной целостности Российской Федерации в Арктической зоне.

В Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года (утверждена Указом Президента РФ от 26 октября 2020 г. № 645) значение Арктической зоны в социально-экономическом развитии Российской Федерации и обеспечении ее национальной безопасности обусловлено такими характеристиками, как обеспечение добычи более 80% горючего природного газа и 17% нефти в Российской Федерации, содержание в континентальном шельфе содержит более 85,1 трлн куб. м горючего природного газа, 17,3 млрд т нефти, что является стратегическим резервом развития минерально-сырьевой базы Российской Федерации, значение Северного морского пути как транспортного коридора мирового значения, расположение объектов стратегических сил сдерживания в целях недопущения агрессии против Российской Федерации и ее союзников и т.п.

Специфика российской Арктики предопределяет особенности правового обеспечения всех видов национальной безопасности в макрорегионе, объединенных в понятие комплексной безопасности Арктической зоны РФ. Представляет особую актуальность исследование правовых аспектов защиты и охраны Государственной границы, противодействия терроризму и экстремизму в Арктике, обеспечение общественной, экологической, продовольственной, экономической, энергетической безопасности, безопасности Северного морского пути, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

Специфика обеспечения комплексной безопасности Арктической зоны заключается в том, что юридически и административно Арктическая зона

РФ не является федеральной территорией и не объединена в рамках единого федерального округа. По сути, какие-либо интеграционные правовые механизмы, объединяющие макрорегион в единое территориальное правовое пространство, сегодня отсутствуют.

В современных условиях представляется необходимым на основе действующих конституционных норм создать федеральную территорию «Арктическая зона Российской Федерации». Это позволит образовать органы государственной власти федеральной территории и выработать новые интеграционные механизмы между существующими органами публичной власти различных уровней в Арктической зоне РФ.

Федеральные территории согласно правовой позиции Конституционного Суда РФ, не являются субъектами РФ и не могут быть уравнены с ними в статусе, что позволяет им существовать параллельно с органами государственной власти в субъектах РФ с учетом разграничения полномочий, установленных федеральным законом для федеральной территории [Заключение Конституционного Суда РФ от 16 марта 2020 г. № 1-З «О соответствии положениям глав 1, 2 и 9 Конституции Российской Федерации не вступивших в силу положений Закона Российской Федерации о поправке к Конституции Российской Федерации “О совершенствовании регулирования отдельных вопросов организации и функционирования публичной власти”, а также о соответствии Конституции Российской Федерации порядка вступления в силу статьи 1 данного Закона в связи с запросом Президента Российской Федерации»]. Известный специалист, занимающийся проблематикой федеральных территорий, В. А. Майборода допускает после создания федеральной территории «Сириус» «ожидаемую череду аналогичных публично-правовых образований» [10, стр. 284].

Представляется, что функционирование федеральной территории «Арктическая зона Российской Федерации» положительно скажется на эффективности обеспечения комплексной безопасности в макрорегионе.

Представляется, что это позволит образовать орган государственной власти федеральной территории «Арктическая зона Российской Федерации» с наделением его полномочиями в сфере обеспечения комплексной безопасности, передав ему ряд полномочий Минвостокразвития России.

Кроме того, в рамках совершенствования системы различных государственных органов, в полномочия которых входит обеспечение безопасности в Артике, представляется необходимым образовать межведомственную комиссию Совета Безопасности Российской Федерации по вопросам обеспечения комплексной безопасности в Арктической зоне РФ.

На сегодняшний день важную роль в правовом обеспечении комплексной безопасности Арктической зоны РФ играет институт стратегического планирования.

Следует согласиться с исследователями в том, что сегодня в России отсутствует единая архитектура документов стратегического планирования [12, стр. 442].

Так, Л. А. Беляевская-Плотник констатирует, что «за десять лет действия Федерального закона “О стратегическом планировании в Российской Федеации” сама система стратегического планирования не заработала в полном объеме как многоуровневый системный механизм, направленный на обеспечение национальной безопасности за счет экономического и социального развития» [3, стр. 26]. Автор выявляет имеющееся отсутствие корреляции между закрепленными национальными интересами, стратегическими национальными приоритетами и национальными целями развития и отмечает, что «национальные цели развития носят выраженный социально-экономический характер, оставляя вне контуров внимания вопросы реализации других документов стратегического планирования, в том числе направленных на национальную безопасность» [3, стр. 26].

Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» дает следующее определение документам в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации — утверждаемые (одобряемые) Президентом РФ документы стратегического планирования, определяющие стратегические приоритеты, цели и меры внутренней и внешней политики, характеризующие состояние национальной безопасности Российской Федерации.

К документам стратегического планирования, разрабатываемым на федеральном уровне в рамках целеполагания, закон относит в числе прочих стратегию национальной безопасности Российской Федерации, а также основы государственной политики, доктрины и другие документы в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации. В качестве «других» документов стратегического планирования можно отметить концепции. Таким образом, в сфере обеспечения национальной безопасности основными видами документов стратегического планирования являются:

— стратегии;
— основы государственной политики;
— концепции;
— доктрины.

Федеральный закон «О стратегическом планировании в Российской Федерации», к сожалению, не дает понятие данным видам документов стратегического планирования, как правило, оно содержится в самих документах.

Д. В. Ирошников предлагает понимать стратегию как «документ, определяющий систему стратегических приоритетов, выстроенных для достижения определенной цели, стратегическую цель, способы и средства ее достижения», концепцию — как «концептуальный документ, определяющий содержание государственной политики, а также программные меры ее реализации», а доктрину — как «совокупность официальных взглядов на ту или иную проблему, оформленную в рамках единого структурированного

документа, утвержденного главой государства или органом исполнительной власти» [6, стр. 400].

При этом основы государственной политики можно понимать как документ стратегического планирования, которым определяются цели, основные направления и задачи, а также механизмы реализации государственной политики.

Отдельно закон выделяет документы стратегического планирования, разрабатываемые в рамках целеполагания по отраслевому и территориальному принципу, к которым относятся:

а) отраслевые документы стратегического планирования Российской Федерации;

б) стратегия пространственного развития Российской Федерации;

в) стратегии социально-экономического развития макрорегионов.

Это разделение важно понимать для рассмотрения системы документов стратегического планирования, закрепляющих вопросы развития и безопасности Арктической зоны РФ, поскольку в эту систему входят как документы в сфере национальной безопасности, так и отраслевые и территориальные документы.

Применительно к системе документов стратегического планирования в сфере национальной безопасности следует отметить, что высшее место в иерархии занимает Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, которая согласно федеральному закону имеет статус базового документа стратегического планирования системы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, в котором определяются порядок действий и меры по обеспечению национальной безопасности Российской Федерации. В связи с этим в большинстве документов стратегического планирования, принятых в сфере национальной безопасности, имеется указание на то, что они приняты в соответствии со Стратегией национальной безопасности Российской Федерации.

Статус базового документа стратегического планирования обязывает Стратегию национальной безопасности, наподобие Конституции, устанавливать стратегический фундамент обеспечения национальной безопасности, закреплять национальные интересы, определять цели и стратегические национальные приоритеты в сфере обеспечения национальной безопасности, которые смогут получить раскрытие в других документах стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности.

Рассматривая систему документов стратегического планирования, которые относятся к сфере обеспечения комплексной безопасности Арктической зоны РФ, можно выделить следующие группы документов.

1. Документы стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности, в которых упоминаются вопросы безопасности Арктической зоны РФ (Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, Военная доктрина Российской Федерации, Стратегия

экономической безопасности Российской Федерации до 2030 года), а также которые непосредственно посвящены Арктической зоне РФ (Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года и Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года).

2. Документы стратегического планирования, разрабатываемые по отраслевому и территориальному признаку, которые хотя и не посвящены вопросам национальной безопасности, но содержат вопросы обеспечения различных видов комплексной безопасности Арктической зоны РФ (Стратегия пространственного развития Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года, Стратегия социально-экономического развития Сибирского федерального округа до 2035 года, Стратегии социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа на период до 2020 года; Концепция внешней политики Российской Федерации, Морская доктрина Российской Федерации и др.)

3. Документы стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности, в которых не упоминается специфика Арктической зоны РФ, однако их положения, как более общего характера, направлены в том числе и на обеспечение безопасности в Арктике (Доктрина энергетической безопасности Российской Федерации, Доктрина продовольственной безопасности Российской Федерации, Стратегия в области развития гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, обеспечения пожарной безопасности и безопасности людей на водных объектах на период до 2030 года и др.).

4. Документы стратегического планирования, разрабатываемые в рамках планирования и программирования, содержащие различные аспекты обеспечения безопасности в российской Арктике (Государственная программа Российской Федерации «Социально-экономическое развитие Арктической зоны Российской Федерации»).

Таким образом, основными документами стратегического планирования, в сфере обеспечения комплексной безопасности Арктической зоны РФ являются Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года и Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года.

Приходится констатировать, что в действующей Стратегии национальной безопасности Российской Федерации (утверждена Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400) вопросам обеспечения безопасности в Арктике уделено весьма скромное место, Арктика упоминается в документе лишь дважды. К тенденциям современного мира стратегия относит воспрепятствование освоению Россией Арктики, при этом обеспечение интересов Российской Федерации, связанных с освоением Арктики, установле-

но в документе в качестве одной из задач для достижения целей внешней политики Российской Федерации.

Рассматривая Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года, следует отметить, что согласно п. 1 Основы являются документом стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности Российской Федерации и разработаны в целях защиты национальных интересов Российской Федерации в Арктике, что также подтверждается анализом содержания основ. При этом в названии документа указание на безопасность отсутствует.

В Основах государственной политики Российской Федерации в Арктике дана оценка состояния национальной безопасности в Арктике, определены цели, основные направления и задачи государственной политики Российской Федерации в Арктике, а также основные механизмы реализации государственной политики Российской Федерации в Арктике и показатели эффективности ее реализации.

Стоит позитивно оценить, что Основы закрепляют в числе целей, основных направлений и задач реализации государственной политики в Артике обеспечение военной безопасности Российской Федерации, защиту и охрану государственной границы Российской Федерации, обеспечение общественной безопасности, экологической безопасности в Арктической зоне РФ и других видов безопасности. При этом, по подсчету ученых, из числа задач, закрепленных в Основах, непосредственно к сфере безопасности относятся 17 из 63 [5, стр. 54].

Вместе с тем в качестве недостатка документа следует отметить, что закрепленные в Основах показатели эффективности реализации государственной политики Российской Федерации в Арктике содержат исключительно социально-экономические показатели, при этом какие-либо показатели в сфере безопасности отсутствуют. Так, например, подп. «г» п. 18 в качестве задачи в сфере обеспечения общественной безопасности в Арктической зоне РФ закрепляет сокращение количества дорожно-транспортных происшествий, влекущих причинение вреда жизни и здоровью граждан, снижение тяжести их последствий. В то же время в числе показателей эффективности реализации соответствующий показатель по статистике дорожно-транспортных происшествий не предусмотрен.

Таким образом можно сделать вывод, что Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года не в полной мере играют заявленную роль документа стратегического планирования в сфере национальной безопасности, несмотря на провозглашение некоторых задач в данной сфере, Основы направлены, прежде всего, на социально-экономическое развитие Арктической зоны.

Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года также относится к документам стратегического планирования в сфере национальной безопасности, при этом она разработана в целях реализации Основ госу-

дарственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года, определяет меры, направленные на выполнение основных задач развития Арктической зоны и обеспечения национальной безопасности, а также этапы и ожидаемые результаты реализации этих мер. Как видно из названия документа, в отличие от Основ государственной политики в нем уже содержится упоминание национальной безопасности.

В качестве положительного аспекта следует отметить закрепленные направления реализации Стратегии в отдельных субъектах и муниципальных образованиях Арктической зоны РФ, что позволяет учитывать специфику контурных регионов, составляющих арктический макрорегион страны.

При этом аналогично с Основами государственной политики следует критически отметить, что данные направления касаются лишь социально-экономической составляющей и не учитывают вопросы безопасности. В качестве исключения можно привести лишь создание аварийно-спасательного подразделения и арктического центра управления в кризисных ситуациях в г. Певеке Чукотского автономного округа. Это свидетельствует о том, что Стратегия преимущественно посвящена вопросам развития, нежели безопасности, о чем косвенно упоминают и другие исследователи [11, стр. 152]. К недостаткам Стратегии ученые относят также то, что она закрепляет ряд оценочных декларативных положений [13, стр. 34].

Не отрицая важности развития Арктической зоны для обеспечения безопасности в свете установленной взаимосвязи социально-экономического развития и обеспечения национальной безопасности в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, а также в научных изысканиях [4], вопросы безопасности нельзя игнорировать и подменять безопасность развитием.

Кроме того, утвержденная в 2017 г. Стратегия экономической безопасности Российской Федерации до 2030 года содержит ряд внутренних вызовов и угроз экономической безопасности Российской Федерации, а также целей и задач по обеспечению экономической безопасности в части защищенности экономики от данных угроз. К таким направлениям можно отнести, например, борьбу с нецелевым использованием и хищением государственных средств, коррупцией, теневой и криминальной экономикой.

При этом весьма странно, что утвержденные в 2020 г. два «арктических» документа стратегического планирования в сфере национальной безопасности — Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2035 года и Стратегия развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года не содержат подобных направлений, а перечисленные в Основах угрозы национальной безопасности в Арктике также связаны лишь с низкими темпами развития и не включают какие-либо деструктивные проявления, включая коррупционный фактор. Сложно поверить, что с

2017 по 2020 г. показатели в сфере теневой экономики и коррупции настолько снизились, что их учет в качестве угроз экономической безопасности перестал быть значимым. Статистические показатели свидетельствуют об обратном [7].

Это еще раз подтверждает вывод, что данные документы сконцентрированы на вопросах развития Арктической зоны РФ, но не ее безопасности. При этом, как писали исследователи, наличие множества программных документов, посвященных арктическому региону, с одной стороны, свидетельствует о его важности для будущего развития страны, а с другой — создает ряд трудностей в их использовании, порождает коллизии между ними и несистемное формирование арктической правовой политики [1, стр. 15]. Как показывает анализ, коллизии между имеющимися документами в сфере экономического развития Арктической зоны налицо.

Стоит также затронуть вопрос об актуализации документов стратегического планирования. А. А. Асатрян справедливо отмечает, что «для поддержания актуальности документов стратегического планирования в сфере национальной безопасности, принимаемых на долгосрочную перспективу, необходимо их периодически обновлять» [2, стр. 96]. При этом, по мнению автора, «актуализации подлежат не только сами указы главы государства, на основе которых принимаются соответствующие документы стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности, но и цели, которые государство ставит перед собой» [2, стр. 97].

Стоит отметить, что после 2022 г., который ознаменовался началом проведения специальной военной операции, беспрецедентными санкциями и иными экономическими мерами со стороны недружественных стран, внешнеполитическим давлением на Россию, и, как следствие, появлением новых угроз национальной и международной безопасности, ключевые документы стратегического планирования в сфере национальной безопасности следует незамедлительно актуализировать под нынешнюю повестку дня.

Анализ действующих документов стратегического планирования, утвержденных в сфере национальной безопасности, дал основание сделать вывод о том, что арктическая специфика в них, как правило, не отражена, или отражена фрагментарно — имеется буквально разовое упоминание. При этом учитывая российский стратегический интерес в Арктике, особый потенциал региона и его значимость для обеспечения национальной безопасности страны, такой подход нельзя назвать оправданным.

Не случайно ученые указывают на необходимость увязки приоткрытых направлений государственной политики Российской Федерации в Арктике с общегосударственной системой стратегического и территориального планирования, а также с основными параметрами федеральных, отраслевых, региональных и корпоративных концепций, стратегий, программ и планов [9, стр. 133].

Таким образом можно сделать общий вывод, что вопросы обеспечения комплексной безопасности Арктической зоны РФ достаточным образом не отражены в документах стратегического планирования, упоминаются в документах лишь фрагментарно.

В этих условиях в целях обеспечения национальной безопасности Российской Федерации и защиты национальных интересов страны в Арктике предлагается разработать и утвердить отдельный документ стратегического планирования — Стратегию обеспечения комплексной безопасности Арктической зоны Российской Федерации, в которой будут сконцентрированы исключительно вопросы безопасности (государственной, военной, общественной, экологической, транспортной, экономической, энергетической, продовольственной и др.) арктического региона. Данный документ будет разработан в соответствии со Стратегией национальной безопасности Российской Федерации и Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике до 2035 года. Соответственно, из действующей Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности на период до 2035 года вывести в новый документ все вопросы безопасности.

Таким образом в реализации Основ государственной политики Российской Федерации в Арктике будет действовать два отдельных документа — один в сфере развития, второй — в сфере безопасности исходя из глобальных интересов России в Арктике. Это будет способствовать более эффективной деятельности по совершенствованию государственного управления и нормативному регулированию в сфере обеспечения комплексной безопасности Арктической зоны РФ.

Кроме того, необходимо совершенствовать институт регионального стратегического планирования в сфере обеспечения безопасности в целом по стране и особенно в арктических регионах России. У каждого региона должен быть свой документ стратегического планирования, в котором были бы отражены основные цели и приоритеты региональной политики и соответствующий комплекс мер по обеспечению безопасности в субъекте РФ. Такие документы позволят системно и эффективно совершенствовать законодательство субъектов РФ, выступят ориентиром для правоприменительной и правоохранительной деятельности и займут свое место в действующей архитектуре документов стратегического планирования в сфере национальной безопасности.

Список источников

1. Автономов, А. С. Правовая политика современной России в Арктическом регионе / А. С. Автономов, А. В. Малько, С. Б. Немченко // Правовая политика и правовая жизнь. — 2016. — № 1.
2. Асатрян, А. А. Целеполагание и прогнозирование на долгосрочную перспективу в сфере правового обеспечения национальной безопасности Российской Федерации / А. А. Асатрян // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 3 (51).

3. Беляевская-Плотник, Л. А. Стратегическое планирование как инструмент интеграции национальных интересов в систему обеспечения национальной безопасности / Л. А. Белявская-Плотник // Развитие и безопасность. — 2025. — № 1 (25).
4. Быковский, В. К. О государственной политике в области развития арктической зоны Российской Федерации как стратегическом факторе обеспечения национальной безопасности Российской Федерации / В. К. Быковский // Государственная власть и местное самоуправление. — 2022. — № 12.
5. Гриняев, С. Н. Вопросы комплексной безопасности в Основах государственной политики России в Арктической зоне до 2035 г. : предыдущий опыт и перспективы реализации / С. Н. Гриняев, В. П. Журавель // Арктика и Север. — 2020. — № 39.
6. Ирошников, Д. В. Безопасность как правовая категория : дис. ... д-а юрид. наук / Д. В. Ирошников. — Москва, 2021.
7. Капитонова, Н. В. Тенденции развития теневой экономики современной России / Н. В. Капитонова, А. А. Капитонова // Теневая экономика. — 2021. — Том 5. — № 1. — С. 10—14.
8. Кардашова, И. Б. Стратегическое управление: реальность или миф / И. Б. Кардашова // Административное право и процесс. — 2022. — № 7.
9. Коновалов, А. М. Стратегическое планирование развития Арктической зоны Российской Федерации : монография / А. М. Коновалов. — Москва : СОПС, 2013.
10. Майборода, В. А. Федеральная территория как новый субъект права : теоретико-правовое исследование : дис. ... д-ра юрид. наук / В. А. Майборода. — Москва, 2023.
11. Попроцкий, В. Н. О формировании правовой основы развития Арктической зоны Российской Федерации в контексте обеспечения национальной безопасности / В. Н. Попроцкий // Образование. Наука. Научные кадры. — 2020. — № 4.
12. Смирнова, О. О. Концептуальные подходы к формированию архитектуры документов стратегического планирования в России / О. О. Смирнова, Л. К. Бочарова, Л. А. Беляевская-Плотник, Ю. Н. Богданова // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). — 2019. — Том 10. — № 4.
13. Тетерин, А. В. Правовые основы обеспечения социально-экономического развития Арктической зоны / А. В. Тетерин // Право и государство: теория и практика. — 2022. — № 12 (216).

References

1. Avtonomov, A. S. Pravovaya politika sovremennoy Rossii v Arkticheskom regione [Legal policy of modern Russia in the Arctic region] / A. S. Avtonomov, A. V. Mal'ko, S. B. Nemchenko // Pravovaya politika i pravovaya zhizn'. — 2016. — № 1.
2. Asatryan, A. A. Tselepolaganiye i prognozirovaniye na dolgosrochnuyu perspektivu v sfere pravovogo obespecheniya natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Goal setting and long-term forecasting in the sphere of legal support of national security of the Russian Federation] / A. A. Asatryan // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2024. — № 3 (51).
3. Belyayevskaya-Plotnik, L. A. Strategicheskoye planirovaniye kak instrument integratsii natsional'nykh interesov v sistemu obespecheniya natsional'noy bezopasnosti [Strategic planning as a tool for integrating national interests into the national security system] / L. A. Belyavskaya-Plotnik // Razvitiye i bezopasnost'. — 2025. — № 1 (25).

4. Bykovskiy, V. K. O gosudarstvennoy politike v oblasti razvitiya arkticheskoy zony Rossiyskoy Federatsii kak strategicheskom faktore obespecheniya natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [On the state policy in the field of development of the Arctic zone of the Russian Federation as a strategic factor in ensuring the national security of the Russian Federation] / V. K. Bykovskiy // Gosudarstvennaya vlast' i mestnoye samoupravleniye. — 2022. — № 12.
5. Grinyayev, S. N. Voprosy kompleksnoy bezopasnosti v Osnovakh gosudarstvennoy politiki Rossii v Arkticheskoy zone do 2035 g. : predydushchiy opyt i perspektivy realizatsii [Issues of comprehensive security in the Fundamentals of the state policy of Russia in the Arctic zone until 2035: previous experience and implementation prospects] / S. N. Grinyayev, V. P. Zhuravel' // Arktika i Sever. — 2020. — № 39.
6. Iroshnikov, D. V. Bezopasnost' kak pravovaya kategoriya [Security as a legal category]: dis. ... d-a yurid. nauk / D. V. Iroshnikov. — Moskva, 2021.
7. Kapitonova, N. V. Tendentsii razvitiya tenevoy ekonomiki sovremennoy Rossii [Trends in the development of the shadow economy in modern Russia] / N. V. Kapitonova, A. A. Kapitonova // Tenevaya ekonomika. — 2021. — Tom 5. — № 1. — S. 10—14.
8. Kardashova, I. B. Strategicheskoye upravleniye: real'nost' ili mif [Strategic management: reality or myth] / I. B. Kardashova // Administrativnoye pravo i protsess. — 2022. — № 7.
9. Konovalov, A. M. Strategicheskoye planirovaniye razvitiya Arkticheskoy zony Rossiyskoy Federatsii : monografiya / A. M. Konovalov. — Moskva : SOPS, 2013.
10. Mayboroda, V. A. Federal'naya territoriya kak novyy sub"yekt prava : teoretiko-pravovoye issledovaniye [Federal territory as a new subject of law: theoretical and legal research]: dis. ... d-ra yurid. nauk / V. A. Mayboroda. — Moskva, 2023.
11. Poprotskiy, V. N. O formirovanii pravovoy osnovy razvitiya Arkticheskoy zony Rossiyskoy Federatsii v kontekste obespecheniya natsional'noy bezopasnosti [On the formation of the legal basis for the development of the Arctic Zone of the Russian Federation in the context of ensuring national security] / V. N. Poprotskiy // Obrazovaniye. Nauka. Nauchnyye kadry. — 2020. — № 4.
12. Smirnova, O. O. Kontseptual'nyye podkhody k formirovaniyu arkhitektury dokumentov strategicheskogo planirovaniya v Rossii [Conceptual approaches to the formation of the architecture of strategic planning documents in Russia] / O. O. Smirnova, L. K. Bocharova, L. A. Belyayevskaya-Plotnik, YU. N. Bogdanova // MIR (Modernizatsiya. Innovatsii. Razvitiye). — 2019. — Tom 10. — № 4.
13. Teterin, A. V. Pravovyye osnovy obespecheniya sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Arkticheskoy zony [Legal basis for ensuring the socioeconomic development of the Arctic Zone] / A. V. Teterin // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2022. — № 12 (216).

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 93—104.
Transport law and security. 2025; (4(56)):93—104.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 343.7

Преступления против собственности как угроза государственной и общественной безопасности

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

Аннотация. В настоящее время, несмотря на принимаемые меры предупреждения преступлений против собственности, говорить исключительно о благоприятных тенденциях этого вида преступлений не приходится. Вне зависимости от темпов снижения количества преступлений против собственности и лиц, их совершивших, не только в общероссийском измерении, но и в федеральных округах и абсолютном большинстве субъектов РФ, этот вид преступлений представляет угрозу государственной и общественной безопасности. Подобная позиция обусловлена прежде всего доминированием их в структуре преступности, что предопределяет ее количественные и качественные характеристики; корыстной мотивацией; устойчивым ростом применения информационно-телекоммуникационных технологий при их совершении; колоссальным вредом и др. Об актуальности вопросов, рассматриваемых в статье, свидетельствует и повышенная степень общественной опасности лиц, совершивших преступления против собственности. В большинстве своем — это наиболее криминогенный контингент, который отличается от других категорий преступников низким уровнем образования, отсутствием постоянного источника дохода, высоким уровнем рецидива, наиболее негативными нравственно-психологическими свойствами, широкой распространенностью аномалий психики и др. В статье представлены результаты исследования российского законодательства, научных работ и статистических показателей МВД России за период с 2020 по 2024 г. о преступлениях, предусмотренных главой 21 УК РФ, а также лонгитюдного исследования личности корыстного преступника, осуществляемого на основе материалов следственно-судебной практики и заключений судебно-психиатрических экспертиз. Основное внимание уделено состоянию и тенденциям индексных корыстных преступлений против собственности. По мнению автора, результаты проведенного исследования свидетельствуют о необходимости повышения эффективности совокупности мер, направленных на предупреждение преступлений против собственности.

Ключевые слова: преступления против собственности; региональная специфика; общественная безопасность; государственная безопасность; криминологическая характеристика; личность преступника.

Для цитирования: Шиян В. И. Преступления против собственности как угроза государственной и общественной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 93—104.

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Original article

Property crimes as a threat to state and public security

Valentina Iv. Shiyan,
Candidate of Law, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. Despite the measures taken to prevent property crimes, it is difficult to see solely favorable trends in this type of crime. Regardless of the rate of decline in the number of property crimes and their perpetrators, not only nationally but also in federal districts and most constituent entities of the Russian Federation, this type of crime poses a threat to national and public security. This situation is primarily due to their dominance in the structure of crime, which predetermines its quantitative and qualitative characteristics; self-serving motivation; the steady increase in the use of information and telecommunications technologies in their commission; huge harm, etc. The relevance of the issues discussed in the current paper is also underlined by the increased degree of public danger posed by individuals who commit crimes against property. For the most part, this is the most criminal contingent, which differs from other categories of criminals by a low level of education, the absence of a permanent source of income, a high rate of recidivism, the most negative moral and psychological characteristics, a wide prevalence of mental disorders, etc. The current paper has presented the study results of Russian legislation, scientific papers, and statistical indicators of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the period from 2020 to 2024 on crimes under Chapter 21 of the Criminal Code of the Russian Federation, as well as a longitudinal study of the personality of a criminal, based on investigative and judicial practice materials and forensic psychiatric examinations. The primary attention has been paid to the status and trends of index crimes against property. According to the author, the study results have demonstrated the necessity to improve the efficiency of measures aimed at preventing property crimes.

Keywords: crimes against property; regional specifics; public security; state security; criminological characteristics; personality of a criminal.

For citation: Shiyan V.Iv. Property crimes as a threat to state and public security// Transport law and security. 2025; (4(56)):93—104.

© Шиян В. И., 2025

В соответствии с ч. 2 ст. 8 Конституции РФ в нашем государстве признаются и защищаются равным образом все формы собственности.

Охрана собственности от преступных посягательств провозглашена одной из задач российского уголовного законодательства (ч. 1 ст. 2 УК РФ).

В Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400, преступные посягательства, направленные против собственности, относятся к числу основных угроз государственной и общественной безопасности. Думается, что подобное положение обусловлено тем, что эти преступления на всех этапах исторического развития России всегда доминировали и в настоящее время доминируют в общей структуре преступности, что предопределяет ее динамику, а также причиняют существенный вред интересам личности, общества и государства.

Под преступлениями против собственности будем понимать общественно опасные деяния (ст. 158—168 УК РФ), совершенные умышленно или по неосторожности, включенные законодателем в главу 21 («Пре-

ступления против собственности») раздела VIII УК РФ («Преступления в сфере экономики»).

В уголовно-правовой литературе предложены самые разнообразные классификации преступлений против собственности. Остановимся только на наиболее распространенной из них, согласно которой в зависимости от мотива и цели как обязательных признаков субъективной стороны состава преступления выделяют:

1) корыстные преступления против собственности (ст. 158—165 УК РФ);

2) некорыстные преступления против собственности (ст. 166, 167 и 168 УК РФ).

Подобная дифференциация ведет свой отчет со времен Российской империи [4, стр. 4; 7, стр. 162], существовала на всех этапах развития уголовно-правовой науки [6, стр. 39—41; 1, стр. 8; 3, стр. 98] и, по мнению И. Я. Фойницкого, имеет «высокое юридическое и общественное значение» [7, стр. 162].

Согласно данным официальной статистической отчетности ФКУ «ГИАЦ МВД России» в последние годы фиксируется последовательное снижение корыстных преступлений против собственности. В то же время удельный вес подобных посягательств продолжает оставаться стабильно высоким (табл. 1).

Таблица 1

Динамика зарегистрированных преступлений против собственности (2020—2024)

Показатели	Годы					Прирост/ снижение к 2023 г., %
	2020	2021	2022	2023	2024	
Всего зарегистрированных преступлений	2 044 221	2 004 404	1 966 795	1 947 161	1 911 258	–1,8
Преступления против собственности	1 220 806	1 195 838	1 169 495	1 136 957	1 040 969	–8,4
Доля в структуре преступности,%	59,7	59,7	59,5	58,3	54,5	—

Тенденция снижения характерна и для всех федеральных округов России (табл. 2).

Таблица 2

Ранжирование федеральных округов по приросту (снижению) количества зарегистрированных преступлений против собственности по итогам 2024 г.

Ранг	Федеральный округ (ФО)	Количество зарегистрированных преступлений	Прирост / снижение к 2023 г., %
1	Сибирский ФО	144 107	–12,6
2	Дальневосточный ФО	66 748	–12,6
3	Северо-Западный ФО	112 995	–10,0
4	Уральский ФО	88 003	–8,0
5	Приволжский ФО	203 266	–7,4
6	Центральный ФО	254 390	–7,1
7	Южный ФО	121 978	–7,1
8	Северо-Кавказский ФО	33 965	–3,7

На уровне субъектов РФ по итогам 2024 г. наибольшие темпы снижения количества зарегистрированных преступлений против собственности наблюдаются в следующих регионах: федеральной территории «Сириус» (–30,6%), Ненецком АО (–24,2%), Республике Бурятия (–20,7%), Ленинградской (–20,6%), Новгородской (–18,5%), Вологодской (–17,6%) и Сахалинской областях (–17,6%).

Прослеживаемая в течение последних пяти лет последовательная тенденция снижения обусловлена прежде всего повсеместным внедрением и использованием технических средств, в том числе в составе правоохранительного сегмента АПК «Безопасный город».

Особая роль принадлежит системам видеонаблюдения, которые отличаются друг от друга по типу, способу передачи данных, организации и функциональности.

В правоохранительной деятельности широко стали использоваться возможности интеллектуальных систем, видеоналитика которых позволяет:

1) автоматически распознавать лиц (только по итогам 2024 г. было выявлено 4,5 тыс. человек, объявленных в розыск за совершение противоправных деяний);
2) осуществлять детекцию оставленных или исчезнувших объектов;
3) проводить анализ поведения (подозрительная активность).

Результатом рационального использования систем видеонаблюдения стало не только общее снижение преступлений против собственности, но и отдельных их видов. Например, заметно снизились совершаемые в общественных местах грабежи (–20,6%) и разбои (–16,3%).

Снижение угонов (–13,0%) еще связано и с введением в эксплуатацию системы контроля дорожного движения «Паутина».

Исследователи отмечают, что наличие камер видеонаблюдения в общественных местах способствует снижению преступности на 20—30% в тех районах, где они установлены. Необходимо отметить, что наше государство в числе лидеров по темпам установки камер видеонаблюдения (уступаем только Южной Корее), участвующих в обеспечении государственной и общественной безопасности. По количеству таких камер Россия на третьем месте после Китая и США [5, стр. 200—206].

Уменьшение количества зарегистрированных краж (–14,3%) отчасти детерминировано изменениями уголовного законодательства в 2023 г. (Федеральный закон от 27 ноября 2023 г. № 553-ФЗ), в результате которых примечание к ст. 158 УК РФ дополнено п. 5: «В случае, когда предметом хищения является доход, облагаемый налогом на доходы физических лиц, в размер хищения не подлежит включению сумма указанного налога, удержанная и уплаченная налоговым агентом в соответствии с законодательством Российской Федерации». Это привело к декриминализации ряда деяний и переходу их в разряд административных правонарушений.

В то же время на фоне общего снижения преступлений против собственности в 10 субъектах РФ фиксируется их рост. Наибольшие темпы прироста характерны для Чеченской Республики (+24,4%), республик Ингушетия (+21,1%), Мордовия (+16,6%), Северная Осетия-Алания (+16,4%) и Ханты-Мансийского автономного округа — Югра (+15,7%).

В структуре преступлений против собственности традиционно доминируют кражи (48,0%; всего: 499 642) и мошенничества (ст. 159—159.6 УК РФ — 42,8%; всего: 445 690). Причем мошенничество — это единственное преступление против собственности, которое неуклонно растет в течение рассматриваемого периода. В отличие от других преступных деяний оно характеризуется высокой доходностью, требует от преступника тщательной подготовки, наличия профессиональных навыков, умения в считанные секунды принимать правильные решения, коммуникабельности и др. Возможно это одно из обстоятельств низкой раскрываемости мошенничеств — 16,2% (по итогам 2024 г.). В качестве сравнения отметим, что раскрываемость разбоев — 96,3%, грабежей — 87,3%, краж — 42,7%. Общероссийское значение раскрываемости — 49,2%.

В соответствии с указанием Генпрокуратуры России № 503/11 и МВД России № 1 от 28 июля 2025 г. «О введении в действие перечней статей Уголовного кодекса Российской Федерации, используемых при формировании статистической отчетности», мошенничества входят в число преступлений, совершенных с использованием (применением) информационно-телекоммуникационных технологий или в сфере компьютерной информации (Перечень № 25), т.е. киберпреступлений. Причем в структуре киберпреступлений мошенничества занимают самую значительную долю (по итогам 2024 г. — 49,6%).

Ущерб от преступлений (по оконченным и приостановленным уголовным делам) составил 627,9 млрд руб., что на 6,9% больше аналогичного показателя прошлого года. Более половины (58,7%; 368,5 млрд руб.,) ущерба приходится на преступления, связанные с хищением имущества. Так, по делам о хищениях имущества путем кражи материальный ущерб составил 41,4 млрд руб., мошенничества — 302,2 млрд руб., присвоения или растраты — 23,6 млрд руб.

В течение последних пяти лет наблюдалась тенденция снижения количества лиц, выявленных за совершение преступлений против собственности. В то же время их доля продолжает оставаться довольно высокой, в среднем — 40,1%, т.е. практически каждый второй совершил преступление против собственности (табл. 3).

Таблица 3

Динамика лиц, выявленных за совершение преступлений против собственности (2020—2024)

Показатели	Годы				
	2020	2021	2022	2023	2024
Всего выявлено лиц, совершивших преступления	852 506	848 320	818 986	750 465	666 260
Прирост/снижение, %	–3,6	–0,5	–3,5	–8,4	–11,2
Количество лиц, выявленных за совершение преступлений против собственности	348 034	345 912	339 023	300 760	250 597
Прирост/снижение, %	–3,5	–0,6	–2,0	–11,3	–16,7
Доля лиц, выявленных за совершение преступлений против собственности (в %)	40,8	40,8	41,4	40,1	37,6

Результаты проведенного исследования позволяют констатировать, что среди лиц, совершивших преступления против собственности, доминируют граждане Российской Федерации (97%) мужского пола (81%). Женщины отличаются меньшей криминальной активностью, их доля за исследуемый период не превысила 20%. Подобное соотношение предопределено, прежде всего, психофизиологическими различиями и выполняемыми социальными ролями, о чем неоднократно упоминалось в научных работах, начиная с XIX столетия. Думается, что данное обстоятельство оказывает влияние и на структуру корыстной преступности. В частности, у мужчин доминируют — кража, грабеж, разбой, у женщин — кража, мошенничество, присвоение или растрата.

Наибольшей криминальной активностью обладают лица в возрасте 30—49 лет (в среднем 53%) и 18—24 года (18%). Однако это обстоятель-

ство не должно предопределять необходимость сосредоточения профилактических усилий исключительно на указанных возрастных группах, так как антисоциальные установки формируются в более раннем — несовершеннолетнем возрасте.

Несовершеннолетний возраст отличается качественно своеобразными процессами развития, которые определяют последний, завершающий этап формирования личности. В этом возрасте особенно ярко встает проблема осознания себя и своего будущего. Наряду с этим, как справедливо отмечал еще в 1912 г. А. И. Зак, несовершеннолетний, вступая на путь преступности, не отдает себе отчета в том, что делает; не всегда осознает конечную цель. Подчас он совершает правонарушение из шалости, поскольку охвачен порывом, стремлением к какой-либо цели и, чтобы достигнуть ее, он способен на поступки, в которых тотчас же раскаивается. Импульсивность, стремительность, желание как можно ярче проявить себя — вот что во многих случаях руководит таким несовершеннолетним [2, стр. 79—120].

В отличие от других категорий преступников у лиц, выявленных за совершение преступлений против собственности, самый низкий уровень образования. Например, высшее профессиональное образование фиксируется только в 9% случаев, в то время как у лиц, выявленных за совершение преступлений в сфере экономической деятельности, — 24%, против интересов службы в коммерческих и иных организациях — 68%, против конституционных прав и свобод человека и гражданина — 27%.

Большая часть исследуемого вида преступлений совершается лицами, имеющими среднее профессиональное (34%) и среднее (полное) общее (32%) образование.

Значимой социальной характеристикой личности являются сведения о трудовой деятельности и об отношении к труду. Род занятий позволяет судить об интересах осужденного, а также об имеющихся у него навыках.

Первостепенное значение имеют данные о лицах, не работающих и не имеющих постоянного источника дохода. Как известно, это наиболее криминогенный контингент.

Корыстные преступники — преимущественно это лица без постоянного источника доходов (68%), а также наемные работники (16%), занимающиеся неквалифицированным трудом, для выполнения которого не нужны специальные профессиональные знания и навыки. Доля учащихся — 3%, студентов — 3%.

Одним из значительных влияний, оказывающих на личность преступника, является его семейное положение. С одной стороны, семья обычно и чаще всего играет роль сдерживающего фактора, препятствующего противоправному поведению, кроме того, от семьи исходит моральная, а нередко и материальная поддержка. Осужденные, семьи которых сохранились, испытывают меньше затруднений, связанных с вопросами устройства своей жизни на свободе, реже совершают правонарушения. С другой

стороны, угнетающая конфликтная обстановка в семье и особенно распад семьи нередко являются прямым поводом к совершению противоправных деяний. Кроме того, есть семьи, где приобретается первый криминальный опыт.

Если рассматривать семью как основной сдерживающий фактор, то, в первую очередь, нужно иметь в виду детей и супруга.

Среди преступников довольно высока доля не состоявших в браке, и тех, чья семья распалась (более 70%). Причем самый высокий показатель свойственен женщинам, осужденным за кражу (более 80%). Приведенные показатели обусловлены особенностями нравственно-психологических свойств, а в ряде случаев и патопсихологических. В материалах следственно-судебной практики часто можно встретить следующую характеристику: «ведет аморальный образ жизни, воспитанием детей не занимается», «морально-этическое огрубление личности по наркоманическому типу», «шизоаффективное расстройство, аффектдоминантный вариант», «повышенная возбудимость, конфликтность, эмоциональная неустойчивость, сопровождающаяся обстоятельностью и ригидностью мышления, незначительным интеллектуально-мнестическим снижением».

Особого внимания заслуживает изучение состояния здоровья, поскольку оно накладывает отпечаток на психику, влияет на настроение, на материальное положение, так как лечение требует денег, на микроклимат в семье, а следовательно, на поведение человека. Зная об этом, отчасти можно объяснить поведение преступников и (или) предупредить преступление.

Если у лиц, выявленных за совершение преступлений в сфере экономической деятельности, наиболее распространены гипертоническая болезнь, хронические болезни почек, печени, сердца, а также раковые заболевания, то у корыстных преступников наблюдается совершенно иная картина — хронические алкоголизм или наркомания, ВИЧ-инфекция, венерические заболевания, психические расстройства.

Результаты проведенного исследования показали, что среди корыстных преступников практически у каждого второго весьма распространены аномалии психики. Наиболее часто встречаются олигофрения в степени легкой дебильности и органические поражения головного мозга.

У лиц с аномалиями психики снижены волевые процессы, наблюдается повышенная внушаемость, ослаблено действие контрольных механизмов психики, что облегчает совершение корыстного преступления и вовлечение их в преступную деятельность.

О степени общественной опасности и социальной запущенности личности свидетельствуют предыдущие судимости. Это обусловлено тем, что личности рецидивиста свойственен стабильный комплекс негативных признаков, свойств, черт, которые отражают однотипность и ограниченность ценностных ориентаций, особенность ее социальных ролей, ожиданий и личностных установок. С этих позиций наличие рецидива (в данном

случае речь идет о криминологическом рецидиве) является одним из важных показателей, характеризующих личность виновного.

За исследуемый период зафиксирована одна из самых высоких величин лиц, ранее совершавших преступления (63%), в структуре исследуемой категории преступников, что является их отличительной особенностью. В число лидеров криминальной статистики входят лица, совершившие кражу, среди которых 71% рецидивистов. В качестве сравнения отметим, что этот показатель у лиц, совершивших мошенничество (ст. 159—159.6 УК РФ) — 8%, грабеж — 7%, разбой — 2%.

Рецидивисты характеризуются устойчивыми антиобщественными взглядами, низким морально-этическим уровнем, социально-педагогической запущенностью, деформацией представлений о допустимых формах поведения, высокой тревожностью и высокой эмоциональной возбудимостью, демонстративными реакциями в поведении.

У лиц женского пола криминогенные качества выражены острее, чем у рецидивистов-мужчин: по алкоголизации, многократности судимостей, утрате социально полезных связей, бездомности, нравственной деградации.

О стойкой антисоциальной направленности рецидивистов свидетельствует и тот факт, что каждый пятый из ранее судимых совершил новое преступление в течение года после освобождения из исправительного учреждения, каждый седьмой — в период испытательного срока при условном осуждении, каждый девятый, когда состоял под административным надзором.

В соответствии с нормами уголовного законодательства (далее пойдет речь об уголовно-правовом рецидиве) рецидив преступлений фиксируется в 52% случаев, опасный рецидив — 6%, особо опасный рецидив — 2%. Таким образом, большинство деяний (60%) лиц, ранее судимых за преступления, признаны рецидивом преступлений.

В момент совершения преступления против собственности каждый четвертый преступник находился в состоянии алкогольного опьянения. Согласно результатам проведенного исследования, как правило, это хронический алкоголизм 2-й стадии. Вместе с тем в разные возрастные периоды, особенно у осужденных по ст. 158 УК РФ, устанавливались и другие диагнозы. Например, «острый алкогольный делирий»; «Хронический алкоголизм, средней степени. Алкогольный абстинетный синдром. Судорожный синдром»; «Хронический алкоголизм, средняя стадия, фаза обострения. Алкогольный абстинетный синдром средней степени. Психопатоподобное поведение»; «Алкогольный делирий. Хронический алкоголизм 2-я стадия»; «Алкогольный делирий редуцированный»; «Алкогольный предделирий, осложненный токсикоманией»; «Хронический алкоголизм 2-й стадии. Психотический вариант абстинентного синдрома с резидуальным бредом».

Процесс алкогольной деградации у женщин происходит быстрее, чем у мужчин (женщины спиваются за 3—4 года), и носит более яркий и тяжелый характер. Пьянство и алкоголизм у женщин протекает значительно более цинично и грубо, чем у мужчин. Алкоголь растормаживает центры коры головного мозга, увеселяет, развязывает язык, снимает запреты, скованность, неуверенность в себе, притупляет совесть, стыд и даже чувство собственной безопасности.

Неблагоприятная тенденция с употреблением алкоголя и наркотических средств прослеживается особенно выразительно среди лиц, привлекаемых к уголовной ответственности за совершение преступлений, предусмотренных ст. 158 УК РФ и 158.1 УК РФ.

Лицам, допускающим немедицинское потребление наркотиков, сопутствуют острый интоксикационный психоз с отрывочными обманами восприятия и бредовыми идеями, вирусный гепатит в разной степени активности, вирусный гепатит С (70%), ВИЧ-инфекция, токсическая кардиомиопатия, постинъекционные флебиты, венерические заболевания и др. Мужчины признаются ограниченно годным к военной службе ввиду «расстройства личности со стойкой личностной компенсацией». Женщинам свойственны гинекологические нарушения вследствие употребления героина. В частности, у 80% женщин после начала употребления наркотика отмечалась нерегулярность менструального цикла (от 2 недель до 3 лет), у 2/3 — дисфункция яичников.

Обозначенные проблемы соматического характера оказывают негативное влияние на поведение виновных, которое отличается демонстративностью, претензиями на повышенное внимание, аффективной лабильностью, нестойкостью предъявляемых жалоб.

В психологическом плане большинству преступников свойственны такие черты, как примитивность, эгоизм, цинизм, возбудимость, импульсивность, легкомысленность, раздражительность, эмоциональная холодность пренебрежительное отношение к близким и общественным интересам.

Фиксируются преобладание конкретного мышления, ограниченность чувств и влечений; отсутствие целеустремленности, повышенная внушаемость. Прослеживается низкий интеллектуальный уровень, узкий кругозор. У многих из них бедность духовной жизни сочетается с комплексом суеверий и предрассудков и компенсируется различного рода измышлениями, слухами, нередко имеющими криминогенную сущность.

Можно также отметить имеющиеся деформированные взгляды на жизнь, инфантильность (особенно у лиц женского пола) в оценке социально-экономических и политических событий, происходящих в стране, стремление к наживе, завышенный уровень самооценки и притязаний, преклонение перед грубой физической силой, неверие в закон, порядок и справедливость. У подавляющего большинства рассматриваемой категории преступников наблюдается бедность языка и мышления. Риск и опасность, связанные с систематическим совершением преступлений, служат,

по их мнению, доказательством наличия «исключительных» качеств таких, как смелость, целеустремленность, организаторские способности.

Преступников старшего возраста отличают настороженное отношение и недоверие к окружающим, скрытность и подозрительность.

О более глубокой и резко выраженной деформации нравственно-психологических черт личности корыстного преступника говорит еще одна из форм социальной патологии в их поведении — сексуальная распущенность, отсутствие нравственно-этической избирательности в сфере интимных отношений. Как утверждал Зигмунд Фрейд, «кто, в каком бы то ни было отношении, душевно ненормален в смысле социальном, этическом, тот согласно моему опыту всегда является таким же в своей сексуальной жизни» [8, стр. 132].

Приведенные основные криминологические характеристики преступлений против собственности и лицах, их совершивших, позволяют говорить о том, что они представляют повышенную степень общественной опасности и являются угрозой государственной и общественной безопасности. В связи с этим необходимо повышать эффективность мер предупреждения, которые не должны ограничиваться рамками только экономического, правового и технического характера.

Список источников

1. Гельфер, М. А. Преступления против личной собственности граждан / М. А. Гельфер. — Москва : ВЮЗИ, 1987.
2. Зак, А. И. Характеристика детской преступности // Дети-преступники : сборник статей. — Москва : Книгоизд-во «В. И. Знаменский и Ко«, 1912.
3. Кочои, С. М. Ответственность за корыстные преступления против собственности / С. М. Кочои. — 2-е изд., доп. и перераб. — Москва : АНТЭЙ 2000, 2000.
4. Неклюдов, Н. А. Руководство к Особенной части русского уголовного права / Н. А. Неклюдов. — Том 2: Преступления и проступки противу собственности. — Санкт-Петербург : Тип. В. П. Воленса, 1876.
5. Плешаков, В. А. Состояние криминологической безопасности как критерий оценки динамики показателей преступности / В. А. Плешаков // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. — 2022. — № 10. — С. 200—206.
6. Тенчов, Э. С. Уголовно-правовая охрана социалистической собственности / Э. С. Тенчов. — Иваново, 1980.
7. Фойницкий, И. Я. Курс уголовного права. Часть Особенная. Посягательства на личность и имущество / И. Я. Фойницкий. — 2-е изд., пересмотр. — Санкт-Петербург : Тип. М. М. Стасюлевича, 1893.
8. Фрейд, З. Психология бессознательного / З. Фрейд. — Санкт-Петербург : Питер, 2023.

References

1. Gel'fer, M. A. Prestupleniya protiv lichnoy sobstvennosti grazhdan [Crimes against the personal property of citizens] / M. A. Gel'fer. — Moskva : VYUZI, 1987.
2. Zak, A. I. Kharakteristika detskoy prestupnosti [Characteristics of juvenile delinquency] // Deti-prestupniki : sbornik statey. — Moskva : Knigoizd-vo «V. I. Znamenskiy i Ko«, 1912.

3. Kochoi, S. M. Otvetstvennost' za korystnyye prestupleniya protiv sobstvennosti / S. M. Kochoi. — 2-ye izd., dop. i pererab. — Moskva : ANTEY 2000, 2000.
4. Neklyudov, N. A. Rukovodstvo k Osobennoy chasti russkogo ugolovnogo prava [Guide to the special part of Russian criminal law] / N. A. Neklyudov. — Tom 2: Prestupleniya i prostupki protivu sobstvennosti. — Sankt-Peterburg : Tip. V. P. Volensa, 1876.
5. Pleshakov, V. A. Sostoyaniye kriminologicheskoy bezopasnosti kak kriteriy otsenki dinamiki pokazateley prestupnosti [The state of criminological security as a criterion for assessing the dynamics of crime indicator] / V. A. Pleshakov // Gumanitarnyye, sotsial'no-ekonomicheskiye i obshchestvennyye nauki. — 2022. — № 10. — S. 200—206.
6. Tenchov, E. S. Ugolovno-pravovaya okhrana sotsialisticheskoy sobstvennosti [Criminal-legal protection of socialist property] / E. S. Tenchov. — Ivanovo, 1980.
7. Foynitskiy, I. YA. Kurs ugolovnogo prava. Chast' Osobennaya. Posyagatel'stva na lichnost' i imushchestvo [Course of criminal law. Special Part. Encroachments on the person and property] / I. YA. Foynitskiy. — 2-ye izd., peresmotr. — Sankt-Peterburg : Tip. M. M. Stasyulevicha, 1893.
8. Freyd, Z. Psikhologiya bessoznatel'nogo [Psychology of the unconscious] / Z. Freyd. — Sankt-Peterburg : Piter, 2023.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 105—119.
Transport law and security. 2025; (4(56)):105—119.

МОРСКОЕ ПРАВО

Научная статья
УДК 347.79

Субъекты публичного морского права

Клюев Виталий Владимирович,
кандидат юридических наук,
профессор кафедры «Морское право и международное право»,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. Морское право, являясь весьма специфичной правовой отраслью, имеет сложный субъектный состав в публичных отношениях, что требует отдельного изучения и доктринального осмысления. В любых общественных отношениях определяющим элементом таких отношений являются их стороны, субъекты. В отличие от частноправовых, публичные общественные отношения строятся на взаимодействии субъектов различной правовой природы. В области публичного морского права и публичная сторона общественных отношений, и сторона, на которую направлено публичное регулирование, имеют особенности по отношению к другим отраслям права, определяемые географическим применением норм публичного морского права, мультюрисдикционностью в различных морских пространствах, широкой автономией воли частных субъектов морского права. В статье рассматриваются подходы к определению правовой природы и существа субъектов права в публичных правоотношениях. Предлагается в целях изучения особенностей публичного морского права рассматривать две стороны публичных общественных отношений: публичный субъект морского права и субъект публичного морского права. Публичными субъектами морского права являются лица, органы и структуры, представляющие публичную сторону и наделенные публично-властными функциями. Субъектами публичного морского права являются лица, на которых направлено регулирование публичного морского права или в отношении которых у публичных субъектов морского права имеются функции или полномочия.

Ключевые слова: морское право; публичное морское право; субъекты публичного морского права; субъекты публичных общественных отношений; публичный субъект морского права.

Для цитирования: Клюев В. В. Субъекты публичного морского права // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 105—119.

MARITIME LAW

Original article

Subjects of public maritime law

Vitaly V. Klyuev,
Candidate of Law,
Professor of the department “Maritime Law and International Law”,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. Maritime law, being a highly specialized legal field, has a complex composition of subjects in public relations, which requires separate study and doctrinal understanding. In any public relations, the defining element of such relations are their parties, the subjects, and entities. Unlike private law, public relations are built on the interaction of entities with different legal origins. In the field of public maritime law, both the public party of public relations and the party subject to public regulation have distinct characteristics relative to other branches of law, determined by the geographical application of the norms of public maritime law, multi-jurisdictional jurisdiction in various maritime spaces, and the broad autonomy of private maritime law entities. The current paper has considered the approaches to defining the legal nature and essence of legal entities in public legal relations. In order to study the specifics of public maritime law, there has been proposed to consider such two aspects of public social relations as a public entity of maritime law and a subject of public maritime law. Public entities of maritime law are individuals, bodies, and structures representing the public party, and which are vested with public-authority functions. Subjects of public maritime law are individuals who are directed with public maritime law regulation or with respect to whom public subjects of maritime law exercise functions or powers.

Keywords: maritime law; public maritime law; subjects of public maritime law; subjects of public social relations; public entity of maritime law.

For citation: Klyuev V.V. Subjects of public maritime law// Transport law and security. 2025; (4(56)):105—119.

© Клюев В.В., 2025

Введение

Определение субъектов в рассмотрении любых общественных отношений является основополагающим элементом построения правовой доктрины. Субъектный состав в публичных правоотношениях осложняется неоднородностью публичной стороны таких отношений. Еще большую сложность в формирование целостной картины права вносит мультиюрисдикционность общественных отношений, характерная для публичного морского права. Систематизация субъектов публичного морского права, свойства и особенности сторон публичных общественных отношений в морском праве являются слабо изученными в правовой доктрине, что приводит к неоднородному формированию правовых норм как национального, так и международного уровня, отсутствию понятного функционального распределения прав и обязанностей и со стороны публичных структур, и со стороны субъектов публичного правового регулирования. Отсутствие понятной доктринальной систематизации субъектов публичного морского права также сказывается на соотношении норм публичного морского права с нормами смежных отраслей права, в частности в области транспорта [1]. Примером такого дисбаланса в понимании сущности субъектного состава в схожих сферах регулирования в области транспорта может служить регулирование сферы автономного транспорта [2; 3]. Для формирования приемлемой системности в терминологии и правовой природе субъектов публичного морского права необходимо, прежде всего, определить доктринальные подходы к определению субъектности и субъектов публичного права и на основе этих подходов сформулировать принципы и классификацию субъектов публичного морского права.

Субъектность и субъекты публичного права

Для гражданского права именно субъективное право выступает системообразующим звеном [4]. Носителем субъективного гражданского права является одушевленное лицо (гражданин, физическое лицо) или юридическое лицо, от имени которого все равно в правоотношениях выступает гражданин [5]. При этом в современных представлениях правовой науки о природе понятия «субъект», «субъект права» и «субъект правоотношений» не отождествляются. Субъект права — это носитель гражданского права, потенциально обладающий правосубъектностью и способный осуществить гражданские права и обязанности. Субъект же правоотношений проявляется применительно к исключительно конкретной норме права или правоотношению [6].

Рассуждая о проблеме субъекта права, В. В. Кожевников, с одной стороны, обосновывает утверждение о том, что решение вопроса субъекта права имеет принципиальное значение для понимания феномена права, с другой стороны, смешивает в своих обоснованиях государственное право (право государства) и личностное право (право гражданина) [7].

Сущность понятия субъекта права в юридической науке эволюционирует вслед за эволюцией осознания человека как индивида в социуме и его поведенческих моделей. Эволюционирует и соотношение субъекта права и правосубъектности. Правосубъектность соотносится с характеристикой субъекта права, являясь одной из метрик субъекта. О. А. Дикивский сравнивает общественные отношения с диалогом, очевидно в лингвистическом смысле, и приходит к аналогии диалога с общественным отношением, в котором должны быть как минимум две стороны, как два собеседника в диалоге [8]. Ссылаясь на И. П. Честнова [9], автор связывает возможность любого лица считаться субъектом в правоотношениях с его статусом по отношению к таким правоотношениям, или даже подменяет понятие субъекта на понятие статуса лица в правоотношениях. В свою очередь И.П. Честнов понятие субъекта права, по его мнению, принадлежащее исключительно к субъективному праву, противопоставляет государственному порядку как «объективному праву».

Классическое понимание субъекта права — это лицо (мыслящий индивид), обладающее правами и обязанностями в конкретных общественных отношениях. Однако такой подход слабо применим для общественных отношений, стороной в которых выступает государство. В XVI в. в части правосубъектности сформировался подход к государству не как к его единоличному главе, выраженному в той или иной форме, а как к особому институту правоотношений, представленному органами государства, при разграничении личности правителя и государства [10].

В качестве еще одного субъекта общественных отношений, не вписывающегося в классическую схему субъективного права, в последнее время предлагается гражданское общество и его институты [11]. Гражданское общество, в смысле правового субъекта, позиционируется не как общество

в целом, а как разного рода объединения людей, выражающих схожие общественные интересы в определенной сфере. При этом указанные объединения могут быть как формализованными, с явно выраженными институтами, так и неформальными, вплоть до «толпы».

Целеполаганием гражданского общества и его институтов предлагается определить как интерфейс между индивидуумом, членом общественного объединения гражданского общества и государством или государственными институтами в предположении того, что индивидуум имеет меньшее влияние на государство по сравнению общностью коллектива, сформированного для концентрации такого влияния [12]. Авторы идеи субъектности гражданского общества прямо не указывают, но фактически приходят к выводу о том, что субъектность гражданского общества в целом, и его институтов в частности, формируется из противостояния государству, или в более мягком варианте, давления на государство для продвижения интересов конкретного объединения части гражданского общества. Идею противопоставления гражданского общества публичной власти обосновывает и В. С. Грачев, призывая обеспечить правовыми методам «защиту от произвола государственной власти» и «ограничение государственной власти» [13].

По утверждению Н. Е. Коваленко, однозначного толкования категории «субъект права» в юридической науке не сформировано [14]. Обобщенный подход существует в практике законотворчества, где для каждой конкретной правовой нормы субъектный состав формируется исходя и предмета регулирования такой правовой нормы. Но отсутствие общего научно-практического консенсуса для категории «субъект права» провоцирует неточности, противоречия и ошибки в формулировании правовых норм, связанные с определением сторон регулируемых правоотношений.

Интенсивное технологическое развитие в области цифровизации, появление языковых и графических систем обработки больших данных, обладающих признаками использования когнитивных функций, присущих мыслящему существу, формирующих среды так называемого «искусственного интеллекта», провоцируют еще большую неопределенность в диалектическом понимании категории «субъекта права» [15, стр. 21—28]. До настоящего времени нет однозначного понимания юридического статуса решений, принятых искусственным интеллектом или с помощью него, роли цифровых двойников, генеративных цифровых объектов, похожих на личности, и иных подобных сущностей.

Особой формой субъекта права наравне с юридическими лицами выступает государство [16]. Общим для государства и юридического лица, в смысле субъектности в правоотношениях, является обезличенность. Н. П. Герасимова выделяет внешнюю (международную) правосубъектность государства, и внутреннюю. Во внешней правосубъектности государство является стороной международных договоров, представляет общество в целом в международных организациях, а также участвует в гражданско-

правовых международных отношениях. Во внутренней правосубъектности государство осуществляет организационные функции для общества, является стороной в хозяйственных, финансовых отношениях, а также реализует принудительные функции, направленные на соблюдение установленных государством же норм и правил. При этом автор не разделяет явно, хотя и упоминает это, государство в целом и его институты или органы. Многослойность государства, как субъекта права, существует как во внешнем, так и во внутреннем контуре государственного управления, что является наиболее сложным в понимании сущности правосубъектности государства. Так, например, в системе Организации Объединенных Наций (ООН) кроме центральных институтов этой международной организации насчитывается 15 специализированных агентств [17], созданных для решения специфичных задач международного сотрудничества. От имени Российской Федерации в работе этих агентств принимают участие различные ведомства, и все они действуют от имени одного субъекта права — Российская Федерация. Очевидно, что по схожим вопросам, особенно не принципиального политического характера, один и тот же субъект права (Российское государство) может иметь различные подходы и формировать различные, возможно даже противоположные, юридически значимые решения.

В юридической науке не вполне определенно, но все же разделяются понятия «субъект публичного права» и «публичный субъект». Так, Е. С. Попова указывает на эти два понятия раздельно, но фактически ставит между ними тождество [18], что, на наш взгляд, не вполне оправдано. В качестве субъектов публичного права предлагается считать как индивидов, так и коллективы индивидов. Отличительной особенностью этих индивидов или коллективов является их статус в совокупности с правообязанностями, обусловленными процедурами реализации правообязанностей. Субъекты публичного права возникают в силу формализованных норм права и не являются прямым следствием объективно существующих общественных отношений. Представляется, что такой подход не дает полноценного понимания структуры субъектности в публичных правоотношениях. Если следовать в рассуждениях о субъектности публичного права аналогии О. А. Дикивского между общественными отношениями и диалогом [19], то в публичных общественных отношениях кроме публичного субъекта должна быть вторая сторона диалога — физическое или юридическое лицо, возможно группа лиц, правовых субъектов.

Б. В. Россинский отграничивает публичное управление от публичной власти, утверждая, что публичное управление имеет более широкий спектр применения по отношению к спектру публичной власти, и что к публичному управлению не применим классический кибернетический подход систем управления с обратной связью [20]. При этом публичная власть увязывается с системой властных публичных органов, не раскрывая состав, структуру или хотя бы идею такой системы. В систематизации

публичного управления предлагается от 7 до 12 управленческих действий: от выработки публичной политики до распорядительства, контроля и надзора. По Б. В. Россинскому, субъекты публичного управления и субъекты публичной власти не идентичны. Указанные подходы не коррелируют с подходами иных теоретиков, связывающих публичных субъектов исключительно с формализованными нормами права.

Ясность в понимании структуры субъектов публичного права пытаются внести А. В. Куракин и Д. В. Карпухин, вводя в качестве таковых органы государственной власти и публичные учреждения с общим собирательным понятием «субъекты, осуществляющие публично-правовое регулирование» [21]. По мнению авторов, публичная функция сводится к публично-правовой регуляции и существует объективно вне зависимости от организационной структуры органов публичной власти. Так, упразднение, реорганизация, слияние отдельных федеральных органов исполнительной власти (министерств, федеральных агентств, федеральных служб) не влечет само по себе изменение, или тем более упразднение публичного интереса, а лишь приобретает иную форму реализации последнего. Кроме того, авторы утверждают, что современная доктрина публичного управления имеет тенденцию к формированию иных форм публичного управления с передачей публично-правовых функций специализированным учреждениям, в частности, публично-правовым компаниям, приобретающим статус публичного субъекта права.

В своей диссертации А. В. Лавренок дает определение субъекта публичного права как лица, созданного или признанного нормами публичного права с целью выражения и обеспечения публичного интереса [22]. Ключевой особенностью субъекта публичного права является его компетенция, установленная публичным правом, на создание норм публичного права и/или участие в публично-правовых отношениях. Права и обязанности субъекта публичного права детерминированы и императивны. При этом автор, указывая на то, что субъект публичного права участвует в публично-правовых отношениях, опускает рассмотрение второй стороны таких отношений, рассматривая субъектность исключительно со стороны публичных властей. Такой однобокий подход не дает комплексного объективного понимания субъектности в публично-правовых отношениях и не вписывается в системный метод, при котором декомпозиция элементов и связей между ними должна проводиться в понимании целостного процесса или объекта без потери его функциональности.

Анализируя эволюцию представлений о субъектах публичного права, Е. А. Милова наделяет публичного субъекта абстрактными свойствами, справедливо отделяя его от физического носителя этих свойств [23]. При этом утверждается, что большинство ученых придерживается позиции отнесения субъекта к частному или публичному на основе сущности правоотношений. Из такого подхода возникает неразрешимый дуализм публичного права в аналогии диалога, в которой существуют публичная сторона

правоотношения и противоположная сторона, обладающая как публичными правами и обязанностями в силу публичности нормы, так и частными свойствами с определенной автономией волеизъявления, характерной исключительно для частноправовых отношений. В дальнейших рассуждениях автор уходит от дуализма частной стороны публичных правоотношений, сводя к неравенству публичной и частной сторон и не разграничивая правовую природу этих сторон.

С. М. Гирько, А. М. Воронов и А. В. Мазеин рассматривают в качестве субъектов публичного администрирования в сфере транспортной безопасности исключительно государственные структуры, объединенные, по мнению авторов, в целостную систему публичной власти. Из смысла рассуждений авторов вытекает, что субъектами публичного права в рассматриваемой сфере являются властные структуры, а контролируемые лица по сути сведены к статусу объектов, не располагающих правами, и, таким образом, не являющихся стороной публичных правоотношений [24]. Предлагаемая система состоит из элементов публичной власти со связями между этими элементами и не соотносится с противоположной стороной публичного правоотношения.

Аналогичный подход в публичном управлении транспортной безопасностью предлагается и С. Н. Зайковой, определяющей в качестве публичного интереса в транспортной безопасности защищенность объекта транспортной инфраструктуры [25]. Фрагментарно автор упоминает субъекты транспортной инфраструктуры, имеющие императивные обязанности в рассматриваемых общественных отношениях, но взаимосвязи между ними, как субъектами правоотношений, и публичными субъектами в системе публичного управления транспортной безопасностью в рассуждениях не усматривается.

Субъекты публичного морского права

Для целей настоящего исследования в части формирования системы субъектов публичного морского права, следует сформулировать несколько гипотез. Предложенные далее гипотезы не претендуют на доктринальные положения теории субъектов в праве в целом, а лишь позволяют использовать системно связанные понятия и парадигмы для целей доктрины публичного морского права.

Воспользуемся аналогией диалога и примем, что в публичных общественных отношениях существуют два вида субъектов, являющихся сторонами рассматриваемого отношения — публичный субъект и субъект публичного права. Публичный субъект является стороной публичного интереса и ограничен в волеизъявлении пределами нормативно установленных полномочий или компетенций. Публичный субъект является абстрактным по своей правовой природе, хотя и имеет свое физическое воплощение в виде должностного лица, или иного правового института, наделенного властными полномочиями в силу закона (здесь под определением закона понимается любая форма акта, имеющего силу нормы пра-

ва применительно к рассматриваемым общественным отношениям) и обладающего установленной компетенцией. Публичный субъект, в общем случае, обладает императивными функциями по отношению к другой стороне публичного правоотношения. Противоположной стороной (не в антагонистическом смысле) публичного отношения является субъект публичного права, обладающий свободой волеизъявления, ограниченной пределами публичного правоотношения, в котором он участвует. И публичный субъект, и субъект публичного права в реальности могут быть представлены несколькими физическими сущностями (лицами или институтами), но для простоты понимания, в общем случае, будем полагать, применяя аналогию диалога, что в одном правоотношении с каждой стороны имеется только один субъект.

Публичным субъектом может быть, как отдельное должностное лицо, так и орган власти, учреждение, организация, наделенные соответствующей компетенцией в силу закона. При этом публичный субъект действует в интересах государства, общества в целом, части общества, но в любом случае такой публичный интерес формализован и соотнесен с конкретным публичным субъектом. Субъект публичного права, как правило, имеет свободу в принятии решения об участии в публичном правоотношении, иногда имеет свободу в выборе способа и формы участия в правоотношении, если такой выбор предоставлен законом. Но в общем случае будем полагать, что субъект публичного права обладает автономией воли, которой нет у публичного субъекта.

Публичные субъекты в морском праве реализуют функции публичного интереса, заключающегося в обеспечении нормотворчества, контроля и надзора, обеспечении справедливого формирования частноправовых отношений, а также в подтверждении от имени публичных властей юридически значимых состояний и действий в отношении собственности, юрисдикции, компетенций.

В силу сложившихся исторических особенностей публичные субъекты морского права имеют широкий спектр фактического воплощения. В силу международных норм, государство в части публичного морского права, выступает в трех ипостасях: государство флага, государство порта и прибрежное государство. Подобные публичные функции государств, хотя и не в таком систематизированном виде, воспроизводятся в национальном законодательстве, адресуют публичные функции различным публичным субъектам морского права.

Законодательная и нормотворческая функции реализуются в структуре законодательной и исполнительной властей Федеральным Собранием, Правительством и федеральными органами исполнительной власти. При этом в силу законодательства об обязательных требованиях нормы обязательного для субъектов публичного права могут быть установлены только на законодательном уровне, т.е. отнесены к компетенции Федерального Собрания, в то время как стороной международных договоров морского

права, в большинстве своем, является Правительство. Возникает внутреннее противоречие публичных субъектов и смешение их полномочий. В силу того же законодательства об обязательных требованиях имплементация международных норм напрямую стороной договоров — Правительством — становится невозможной. Фактически законодательство об обязательных требованиях лишает Правительство и компетентные федеральные органы исполнительной власти их компетенции и функций по регулированию норм морского права.

Большинство распорядительных функций морского права и функций публичного подтверждения отношений собственности и правового статуса субъектов публичного морского права отнесены к компетенции специального должностного лица — капитана морского порта. На это должностное лицо законодательно возложены функции регистрации морских судов, прав на них и сделок с ними, выдачи квалификационных документов моряков, выполнение большинства функций государства порта, включая государственный портовый контроль, регистрацию заходов в морской порт судов и их выхода из морского порта, наложения ареста, задержания судов в порту, запрета захода судов в морской порт и др. При этом указанное должностное лицо не является элементом структуры федеральных или региональных органов власти, не подчиняется в выполнении своих функций иным должностным лицам и по сути обладает высоким уровнем автономии воли, что не характерно для публичных функций.

Подтверждение технического состояния морских судов и их соответствия национальным и международным требованиям осуществляется признанными организациями, действующими от имени Правительства, и наделенными полномочиями федеральными органами исполнительной власти. Осуществление классификации и освидетельствования судов хотя и выполняется неправительственными структурами, но производится в соответствии с полномочиями, которые определены правительственными структурами (Минтрансом России).

Функции прибрежного государства реализуются путем мониторинга и управления движением судов посредством технических средств (системы управления движением судов — СУДС, системы контроля и управления судоходством — СКУС, системы судовых сообщений — ССС), находящихся в управлении ФГУП «Росморпорт». СУДС и ССС разделяются публичными функциями, связанными с дачей обязательных указаний капитану судов в отношении движения и соблюдения очередности захода в морской порт.

Контрольно-надзорные публичные функции исполняются Ространснадзором. При этом объектами контроля и надзора для Ространснадзора являются не только субъекты публичного морского права, но и публичные субъекты морского права — капитан морского порта, ФГУП «Росморпорт». Возникает парадоксальная ситуация, при которой субъекты публичного морского права одновременно рассматриваются сложившимся законодательством и как таковые и как объекты контроля, меняя таким образом

свой статус. Еще более сложная конструкция в организации публичный функций возникает при реализации полномочий прибрежного государства. Так, СУДС исполняет публичные функции в отношении судов, давая указания о движении и выявляя нарушения правил плавания, капитан морского порта исполняет публичные функции в отношении СУДС, осуществляя контроль за деятельностью СУДС, а Ространснадзор исполняет публичные функции в отношении капитана морского порта, заключающиеся в контроле и надзоре за его деятельностью.

Палитра субъектов публичного морского права также весьма сложна и неоднозначна. Основным квазисубъектом морского права является судно, на которое возлагается обязанность быть зарегистрированным, осуществлять плавание в соответствии с установленными правилами и др. От имени судна, точное говоря в отношении судна, субъектные обязанности и права исполняют собственник судна и/или его судовладелец. Собственник и владелец могут быть одним лицом, но с точки зрения публичного морского оправа эти два субъекта разграничены. Особый субъект в морском публичном праве, который требует отдельного рассмотрения, — это перевозчик. Зачастую правоприменители ставят тождество между перевозчиком и судовладельцем, что не вполне справедливо. Собственным правовым статусом обладает фрахтователь судна по тайм-чартеру, не являющийся ни собственником судна, ни судовладельцем, ни арендатором судна, но имеющий право распоряжения судном.

На капитана судна публичное морское право возлагает не только ответственность за безопасное состояние судна и безопасное управление судном, но и ряд функций публичного характера (регистрация актов гражданского состояния, уголовное производство, взаимодействие с дипломатическими представительствами). Публичные власти предъявляют требования и ко всем членам экипажа в части квалификации, подтверждаемой от имени публичных органов, в части выполнения функций, урегулированных на законодательном уровне.

Заключение

Публичное морское право обладает рядом особенностей в части реализации публичных функций субъектами публичных правоотношений. Публичные субъекты морского права имеют сложную неоднородную и соподчиненную структуру с распределением публичных функций в различной правовой природе. Существующая система исполнения публичных функций морского права в стране отчасти противоречива. Так, Правительство и федеральные органы исполнительной власти фактически устранены от регулирования, предписываемого международными договорами, стороной которых они являются, в силу законодательства об обязательных требованиях, не учитывающего специфику публичного морского права, его географическую распределенность.

Большое количество публичных функций сконцентрировано на специфическом должностном лице — капитане морского порта, который не вхо-

дит в структуру публичных властей. Кроме того, часть публичных функций исполняется коллективными органами — ФГУП Росморпорт, классификационные общества. Публичная функция государства флага реализована только в части государственной регистрации права плавания под флагом, классификации и освидетельствования судов, государственного портового контроля при нахождении судна в морском порту страны. Постоянная же связь судна с государством флага не атрибутирована ни с одним публичным субъектом морского права.

Терминология, правовая природа и функциональность субъектов публичного морского права требуют систематизации и более детальной спецификации. Так, права и обязанности собственника судна, судовладельца, перевозчика, тайм-чартерного фрахтователя, капитана судна законодательно однозначно не разграничены и не в полной мере специфицированы.

Список источников

1. Клюев, В. В. Отраслевая система права применительно к публичному морскому праву / В. В. Клюев // Российский научный вестник — 2025. — № 6. — С. 229—235. — DOI 10.24412/2782-3830-2025-6-229-235. — EDN YVXJKY.
2. Пинский, А. С. Россия открывает автономное судоходство. Правовые аспекты и особенности организации / А. С. Пинский, В. В. Клюев // Транспорт Российской Федерации — 2020. — № 3-4(88-89). — С. 8—14. — EDN VJKKRO.
3. Клюев, В. В. Терминология автономного транспорта / В.В. Клюев // Транспортное право и безопасность — 2025. — № 2(54). — С. 114—124. — EDN XGVGJQ.
4. Суханов, Е. А. О видах субъективных гражданских прав и о пределах их осуществления / Е. А. Суханов, В. С. Ем // Вестник гражданского права. — 2019. — № 4.
5. Коваленко, Н. Е. Юридическая доктрина о становлении категории субъект гражданского права / Н. Е. Коваленко // Юридический вестник. — 2024. — № 1(17). — С. 25—29. — EDN LBTOZT.
6. Жильникова, Е. В. Проблемы разграничения понятий «субъект права» и «субъект правоотношения» / Е. В. Жильникова // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. — 2011. — № 7-2(13). — С. 74—77. — EDN OIPTWB.
7. Кожевников, В. В. Понятие субъекта права в контексте соотношения философско-правовых категорий «правовая возможность» и «правовая действительность» / В. В. Кожевников // Аграрное и земельное право. — 2020. — № 1(181). — С. 72—79. — EDN LJZGUW.
8. Дикивский, О. А. Субъект права в современной юридической доктрине / О. А. Дикивский // Образование и право. — 2023. — № 8. — С. 480—483. — DOI 10.24412/2076-1503-2023-8-480-483. — EDN ZHNKDH.
9. Честнов, И. Л. Субъект права: дополнительность правового статуса и правовой идентичности / И. Л. Честнов // Вестник Университета прокуратуры Российской Федерации. — 2023. — № 2(94). — С. 5—11. — EDN EAWCEL.
10. Кононов, В. С. Формирование теории правосубъектности органа публичной власти / В. С. Кононов // Государственная власть и местное самоуправление. — 2025. — № 1. — С. 3—8. — DOI 10.18572/1813-1247-2025-1-3-8. — EDN FJYBTY.
11. Васильев, С. А. Гражданское общество и его институты в теории соотношения субъектов конституционного права / С. А. Васильев // Актуальные проблемы

российского права. — 2025. — Том 20. — № 3(172). — С. 52—66. — DOI 10.17803/1994-1471.2025.172.3.052-066. — EDN VJGSAX.
12. Евсиков, К. С. К вопросу о конституционно-правовых основах гражданского общества в Российской Федерации / К. С. Евсиков, А. А. Спиридонов // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. — 2017. — № 2-2. — С. 62—69. — EDN ZEVXGF.
13. Грачев, В. С. Право — основной регулятор взаимодействия государства и гражданского общества / В. С. Грачев // Закон и право. — 2020. — № 1. — С. 27—28. — DOI 10.24411/2073-3313-2020-10004. — EDN LXAQOK.
14. Коваленко, Н. Е. Исследование категории «субъект права» / Н. Е. Коваленко // Сибирское юридическое обозрение. — 2025. — Том 22. — № 2. — С. 173—184. — DOI 10.19073/2658-7602-2025-22-2-173-184. — EDN AZNOYQ.
15. Правосубъектность: общетеоретический, отраслевой и международноправовой анализ : сб. материалов к XII ежегод. науч. чтениям памяти проф. С. Н. Братуся / В. Ф. Яковлев, Т. Я. Хабриева, В. К. Андреев [и др.]. — Москва : Ин-т законодательства и сравнит. правоведения при Правительстве Российской Федерации : Статут, 2017. С. 21—28.
16. Герасимова, Н. П. Теоретическое осмысление юридического лица как особого субъекта / Н. П. Герасимова // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. — 2022. — Том 22. — № 1. — С. 98—103. — DOI 10.14529/law220115. — EDN XQBIOT.
17. Eckart Klein. United Nations, Specialized Agencies // Published under the auspices of the Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law / https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e562?rskey=28T06y&result=1&prd=MPIL (дата доступа 21 октября 2025 г.).
18. Попова, Е. С. Особенности юридической ответственности субъектов публичного права / Е. С. Попова // Актуальные вопросы развития государственности и публичного права : материалы XI международной научно— практической конференции, Санкт-Петербург, 24 апреля 2025 года. — Санкт-Петербург : Всероссийский государственный университет юстиции (РПА Минюста России), 2025. — EDN CNLTHN.
19. Дикивский, О. А. Субъект права в современной юридической доктрине / О. А. Дикивский // Образование и право. — 2023. — № 8. — С. 480—483. — DOI 10.24412/2076-1503-2023-8-480-483. — EDN ZHNKDH.
20. Россинский, Б. В. Субъекты публичной власти и субъекты публичного управления / Б. В. Россинский // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения) : Сборник статей по материалам международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 21 марта 2025 г. — Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский университет МВД России, 2025. — EDN MHVTTT.
21. Куракин, А. В. Субъекты публично-правового регулирования: функциональные и правоприменительные проблемы / А. В. Куракин, Д. В. Карпухин // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации. — 2018. — № 1(45). — С. 85—94. — EDN XMHKDZ.
22. Лавренюк, А. В. Субъекты публичного права: теоретико-правовое исследование : дис. … канд. юрид наук / А. В. Лавренюк. — Москва, 2007. — EDN NOSGZN.
23. Милова, Е. А. Вопросы эволюции представлений о субъектах публичного права в юридической науке / Е. А. Милова // Право и государство: теория и практика. — 2010. — № 9(69). — С. 10—14. — EDN MWIKUH.

24. Гирько, С. И. Система субъектов публичного администрирования в сфере транспортной безопасности в условиях цифровой трансформации (федеральный уровень) / С. И. Гирько, А. М. Воронов, А. В. Мазеин // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 4(48). — С. 90—103. — EDN CFMEYN.
25. Зайкова, С. Н. Субъекты публичного управления в области обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте / С. Н. Зайкова // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право. — 2023. — № 3(54). — С. 155—163. — DOI 10.17308/law/1995-5502/2023/3/155-163. — EDN LHVCAI.

References

1. Klyuyev, V. V. Otraslevaya sistema prava primenitel'no k publichnomu morskomu pravu [Sectoral system of law applied to public maritime law]/ V. V. Klyuyev // Rossiyskiy nauchnyy vestnik — 2025. — № 6. — S. 229—235. — DOI 10.24412/2782-3830-2025-6-229-235. — EDN YVXJKY.
2. Pinskiy, A. S. Rossiya otkryvayet avtonomnoye sudokhodstvo. Pravovyye aspekty i osobennosti organizatsii [Russia sets up autonomous shipping. Legal aspects and features of the organization]/ A. S. Pinskiy, V. V. Klyuyev // Transport Rossiyskoy Federatsii — 2020. — № 3-4(88-89). — S. 8—14. — EDN VJKKRO.
3. Klyuyev, V. V. Terminologiya avtonomnogo transporta [Terminology of autonomous transport]/ V.V. Klyuyev // Transportnoye pravo i bezopasnost' — 2025. — № 2(54). — S. 114—124. — EDN XGVGJQ.
4. Sukhanov, Ye. A. O vidakh sub"yektivnykh grazhdanskikh prav i o predelakh ikh osushchestvleniya [On the types of subjective civil rights and the limits of their exercise]/ Ye. A. Sukhanov, V. S. Yem // Vestnik grazhdanskogo prava. — 2019. — № 4.
5. Kovalenko, N. Ye. Yuridicheskaya doktrina o stanovlenii kategorii sub"yekt grazhdanskogo prava [Legal doctrine on the formation of the category of subject of Civil Law]/ N. Ye. Kovalenko // Yuridicheskiy vestnik. — 2024. — № 1(17). — S. 25—29. — EDN LBTOZT.
6. Zhil'nikova, Ye. V. Problemy razgranicheniya ponyatiy «sub"yekt prava» i «sub"yekt pravootnosheniya» [Problems of distinction between the concepts of “subject of law” and “subject of legal relationships”]/ Ye. V. Zhil'nikova // Istoricheskiye, filosofskiye, politicheskiye i yuridicheskiye nauki, kul'turologiya i iskusstvovedeniye. Voprosy teorii i praktiki. — 2011. — № 7-2(13). — S. 74—77. — EDN OIPTWB.
7. Kozhevnikov, V. V. Ponyatiye sub"yekta prava v kontekste sootnosheniya filosofsko-pravovykh kategoriy «pravovaya vozmozhnost'» i «pravovaya deystvitel'nost'» [The concept of a subject of law in the context of the relationship between the philosophical and legal categories of “legal opportunity” and “legal validity”]/ V. V. Kozhevnikov // Agrarnoye i zemel'noye pravo. — 2020. — № 1(181). — S. 72—79. — EDN LJZGUW.
8. Dikivskiy, O. A. Sub"yekt prava v sovremennoy yuridicheskoy doktrine [Subject of law in modern legal doctrine]/ O. A. Dikivskiy // Obrazovaniye i pravo. — 2023. — № 8. — S. 480—483. — DOI 10.24412/2076-1503-2023-8-480-483. — EDN ZHNKDH.
9. Chestnov, I. L. Sub"yekt prava: dopolnitel'nost' pravovogo statusa i pravovoy identichnosti [Subject of law: complementarity of legal status and legal identity]/ I. L. Chestnov // Vestnik Universiteta prokuratury Rossiyskoy Federatsii. — 2023. — № 2(94). — S. 5—11. — EDN EAWCEL.
10. Kononov, V. S. Formirovaniye teorii pravosub"yektnosti organa publichnoy vlasti [Formation of the theory of legal capacity of a public authority]/ V. S. Kononov //

Gosudarstvennaya vlast' i mestnoye samoupravleniye. — 2025. — № 1. — S. 3—8. — DOI 10.18572/1813-1247-2025-1-3-8. — EDN FJYBTY.
11. Vasil'yev, S. A. Grazhdanskoye obshchestvo i yego instituty v teorii sootnosheniya sub"yektov konstitutsionnogo prava [Civil society and its institutions in the theory of the relationship between subjects of constitutional law]/ S. A. Vasil'yev // Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2025. — Tom 20. — № 3(172). — S. 52—66. — DOI 10.17803/1994-1471.2025.172.3.052-066. — EDN VJGSAX.
12. Yevsikov, K. S. K voprosu o konstitutsionno-pravovykh osnovakh grazhdanskogo obshchestva v Rossiyskoy Federatsii [On the issue of the constitutional and legal foundations of civil society in the Russian Federation]/ K. S. Yevsikov, A. A. Spiridonov // Izvestiya Tul'skogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomicheskiye i yuridicheskiye nauki. — 2017. — № 2-2. — S. 62—69. — EDN ZEVXGF.
13. Grachev, V. S. Pravo — osnovnoy regulyator vzaimodeystviya gosudarstva i grazhdanskogo obshchestva [Law is the main regulator of interaction between the state and civil society]/ V. S. Grachev // Zakon i pravo. — 2020. — № 1. — S. 27—28. — DOI 10.24411/2073-3313-2020-10004. — EDN LXAQOK.
14. Kovalenko, N. Ye. Issledovaniye kategorii «sub"yekt prava» [Study of the category “subject of law”]/ N. Ye. Kovalenko // Sibirskoye yuridicheskoye obozreniye. — 2025. — Tom 22. — № 2. — S. 173—184. — DOI 10.19073/2658-7602-2025-22-2-173-184. — EDN AZNOYQ.
15. Pravosub"yektnost': obshcheteoreticheskiy, otraslevoy i mezhdunarodnopravovoy analiz : sb. materialov k XII yezhegod. nauch. chteniyam pamyati prof. S. N. Bratusya [Legal personality: general theoretical, sectoral and international legal analysis: collection of materials for the XII annual scientific readings in memory of prof. S. N. Bratus]/ V. F. Yakovlev, T. YA. Khabriyeva, V. K. Andreyev [i dr.]. — Moskva : In-t zakonodatel'stva i sravnit. pravovedeniya pri Pravitel'stve Rossiyskoy Federatsii : Statut, 2017. S. 21—28.
16. Gerasimova, N. P. Teoreticheskoye osmysleniye yuridicheskogo litsa kak osobogo sub"yekta [Theoretical understanding of a legal entity as a special subject]/ N. P. Gerasimova // Vestnik Yuzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo. — 2022. — Tom 22. — № 1. — S. 98—103. — DOI 10.14529/law220115. — EDN XQBIOT.
17. Eckart Klein. United Nations, Specialized Agencies // Published under the auspices of the Max Planck Institute for Comparative Public Law and International Law / https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e562?rskey=28T06y&result=1&prd=MPIL (date of excess: October, 21, 2025).
18. Popova, Ye. S. Osobennosti yuridicheskoy otvetstvennosti sub"yektov publichnogo prava [Features of legal liability of subjects of public law]/ Ye. S. Popova // Aktual'nyye voprosy razvitiya gosudarstvennosti i publichnogo prava : materialy XI mezhdunarodnoy nauchno— prakticheskoy konferentsii, Sankt-Peterburg, 24 aprelya 2025 goda. — Sankt-Peterburg : Vserossiyskiy gosudarstvennyy universitet yustitsii (RPA Minyusta Rossii), 2025. — EDN CNLTHN.
19. Dikivskiy, O. A. Sub"yekt prava v sovremennoy yuridicheskoy doktrine [Subject of law in modern legal doctrine]/ O. A. Dikivskiy // Obrazovaniye i pravo. — 2023. — № 8. — S. 480—483. — DOI 10.24412/2076-1503-2023-8-480-483. — EDN ZHNKDH.
20. Rossinskiy, B. V. Sub"yekty publichnoy vlasti i sub"yekty publichnogo upravleniya [Public authorities and public administration entities]/ B. V. Rossinskiy // Aktual'nyye problemy administrativnogo i administrativno-protsessual'nogo prava (Sorokinskiye chteniya) : Sbornik statey po materialam mezhdunarodnoy nauchno-

prakticheskoy konferentsii, Sankt-Peterburg, 21 marta 2025 g. — Sankt-Peterburg : Sankt-Peterburgskiy universitet MVD Rossii, 2025. — EDN MHVTTT.
21. Kurakin, A. V. Sub"yekty publichno-pravovogo regulirovaniya: funktsional'nyye i pravoprimenitel'nyye problemy [Public law regulation entities: functional and law enforcement issues]/ A. V. Kurakin, D. V. Karpukhin // Vestnik Vserossiyskogo instituta povysheniya kvalifikatsii sotrudnikov Ministerstva vnutrennikh del Rossiyskoy Federatsii. — 2018. — № 1(45). — S. 85—94. — EDN XMHKDZ.
22. Lavrenyuk, A. V. Sub"yekty publichnogo prava: teoretiko-pravovoye issledovaniye [Public law entities: theoretical and legal research]: dis. … kand. yurid nauk / A. V. Lavrenyuk. — Moskva, 2007. — EDN NOSGZN.
23. Milova, Ye. A. Voprosy evolyutsii predstavleniy o sub"yektakh publichnogo prava v yuridicheskoy nauke [Issues of the evolution of concepts about public law entities in legal science]/ Ye. A. Milova // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2010. — № 9(69). — S. 10—14. — EDN MWIKUH.
24. Gir'ko, S. I. Sistema sub"yektov publichnogo administrirovaniya v sfere transportnoy bezopasnosti v usloviyakh tsifrovoy transformatsii (federal'nyy uroven') [The system of public administration entities in the sphere of transport security in the context of digital transformation (federal level)]/ S. I. Gir'ko, A. M. Voronov, A. V. Mazein // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 4(48). — S. 90—103. — EDN CFMEYN.
25. Zaykova, S. N. Sub"yekty publichnogo upravleniya v oblasti obespecheniya transportnoy bezopasnosti na zheleznodorozhnom transporte [Public administration entities in the field of transport security on railway transport]/ S. N. Zaykova // Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo. — 2023. — № 3(54). — S. 155—163. — DOI 10.17308/law/1995-5502/2023/3/155-163. — EDN LHVCAI.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 120—125.
Transport law and security. 2025; (4(56)):120—125.

МОРСКОЕ ПРАВО

Научная статья
УДК 33:34:32

Современные проблемы обеспечения безопасности в сфере морского транспорта в Балтийско-Скандинавском макрорегионе

Тимошенко Диана Сергеевна,
кандидат экономических наук, старший научный сотрудник,
Отдел страновых исследований, Центр арктических исследований,
Институт Европы Российской академии наук,
Москва, Россия

Аннотация. Статья посвящена исследованию правовых и экономических аспектов обеспечения безопасности морских путей Балтийского моря в условиях современной глобальной нестабильности. Цель исследования — выявление возможных рисков для российского судоходства с учетом анализа изменений геополитической обстановки в Балтийско-Скандинавском макрорегионе.

Ключевые слова: Балтийское море; Балтийско-Скандинавский макрорегион; морское право; специальная военная операция; исключительная экономическая зона; Датские проливы; свобода судоходства.

Работа выполнена в рамках государственного задания Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (тема НИР № FMZS-2024-0013 «Системный анализ хозяйственно-политических рисков и возможностей Балтийско-Скандинавского макрорегиона»).

Для цитирования: Тимошенко Д. С. Современные проблемы обеспечения безопасности в сфере морского транспорта в Балтийско-Скандинавском макрорегионе // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 120—125.

MARITIME LAW

Original article

Current issues in enforcing maritime transport security in the Baltic-Scandinavian macroregion

Diana S. Timoshenko,
Candidate of economic sciences, senior research associate,
Department of Country Studies, Center for Arctic Studies,
Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has examined the legal and economic aspects of enforcing security of Baltic Sea shipping routes in the context of current global instability. The purpose of the study was to identify potential

risks to Russian shipping, taking into account the changing geopolitical situation in the Baltic-Scandinavian macroregion.

Keywords: Baltic Sea; Baltic-Scandinavian macroregion; maritime law; special military operation; exclusive economic zone; Danish Straits; freedom of navigation.

The work was carried out within the framework of the state assignment of the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation (research topic No. FMZS-2024-0013 “Systemic analysis of economic and political risks and opportunities of the Baltic-Scandinavian macroregion”).

For citation: Timoshenko D.S. Current issues in enforcing maritime transport security in the Baltic-Scandinavian macroregion// Transport law and security. 2025; (4(56)):120—125.

© Тимошенко Д. С., 2025

Введение

В современных условиях геополитического развития морской транспорт продолжает играть исключительно важную роль в экономической деятельности государств. Свобода судоходства — это одна из шести свобод открытого моря и исключительной экономической зоны (ИЭЗ), гарантированных Конвенцией ООН по морскому праву от 1982 г. Конвенция также гарантирует право мирного прохода через территориальные воды и право на транзитный проход через проливы, используемые для международного судоходства.

Одновременно на практике проливы и каналы являются уязвимыми точками морских торговых маршрутов, так как всегда существует риск их блокирования или создания затруднения возможности их беспрепятственного прохождения. Показательным примером может быть остановка движения Суэцкого канала в марте 2021 г. после аварии контейнеровоза *Ever Given*, а также сокращение судоходства через пролив Босфор после начала российско-украинского конфликта в феврале 2022 г. [URL: https://www.nytimes.com/2021/07/17/world/middleeast/suez-canal-stuck-ship-ever-given.html? (дата обращения: 28 мая 2025 г.)]

После 2014 г. начались непрекращающиеся попытки стран «коллективного Запада» изолировать и ограничить Российскую Федерацию. Россия была вынуждена выйти из Совета государств Балтийского моря и Совета Баренцева/Евроарктического региона. Тем не менее в современных геополитических условиях мы уже вынуждены говорить о едином Балтийско-Скандинавском макрорегионе (БСМ), стратегическое значение которого существенно возрастает на фоне спровоцированного Западом роста военно-политической напряженности в Арктике и на Балтике [1].

Проблемы для российского флота на Балтике

Значимыми проблемами и особенностями в Балтийском море для флота России в настоящее время являются: доступ в акваторию Балтики через систему Датских (Балтийских) проливов, принадлежность всех прибрежных государств к военному блоку НАТО (кроме России), пролегание ос-

новных судоходных маршрутов через акваторию Финского залива, относительное мелководье Балтийского моря.

Согласно положениям Конвенции ООН по морскому праву от 1982 г. и Конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 г. практически вся акватория моря является территориальными водами прибрежных государств с соответствующими прилежащими зонами или ИЭЗ.

Обозначенная зона по Соглашению о морских границах 1996 г. [Agreement between the Republic of Finland and the Republic of Estonia on the Boundary of the Maritime Zones in the Gulf of Finland and on the Northern Baltic Sea, 18 October 1996.] признается исключительной экономической и рыболовной зоной для прибрежных государств Финляндии и Эстонии, и в настоящее время используется как судоходный коридор. По этой судоходной зоне проходит основная часть международного судоходного сообщения, большая часть которого идет из российских портов и в российские порты — Санкт-Петербург, Усть-Луга, Выборг, Высоцк, Приморск. Применительно к Финскому заливу для Эстонии и Финляндии после территориальных вод идут воды ИЭЗ согласно вышеуказанному Соглашению, а не прилежащая зона. Соответственно, в ИЭЗ права и юрисдикции прибрежного государства наиболее минимальны относительно прав и юрисдикций в территориальных водах и на практике идентичны аналогичным для открытого моря.

В свою очередь, Северное и Балтийское моря соединяет система проливов, известная как Датские или Балтийские проливы. Данные проливы разделяют Скандинавский полуостров и полуостров Ютландия, на котором расположена Дания. К числу Датских проливов относят: Большой Бельт, Малый Бельт, Эресунн (Зунд), Каттегат и Скагеррак. В судоходстве названные проливы признаны тяжелыми: прохождение судов осложнено из-за узких мест, крутых поворотов, сильных течений и небольших глубин, что создает необходимость прибегать к лоцманской проводке [URL: https://www.imo.org/en/ourwork/safety/pages/pilotage.aspx]. В Датский проливах действует особый правовой режим, основу которого составляют положения Копенгагенской конвенцией (Копенгагенский трактат) [Трактат об отмене пошлин, взимаемых с купеческих судов и грузов при проходе их через проливы Зунда и обоих Бельтов. 14 марта 1857 г.] Режим прохода через проливы при этом должен быть максимально приближен к праву мирного прохода, который не может быть приостановлен [2].

Угрозы безопасности морского транспорта России на Балтике

В 2025 г. произошло два крупных инцидента в судоходстве на Балтийском море, имеющих серьезные последствия и создающие международный прецедент. В обоих случаях ВМС Эстонии, действуя в своей ИЭЗ, принуждали гражданские танкеры к изменению курса и следованию в территориальные воды Эстонии, что является вопиющим нарушением норм международного морского права. В инцидент потребовалось вмешательство ВМС России, которые отправили военный истребитель к танкеру *Jaguar*, после

чего преследование судна прекратилось. Эстонская сторона утверждает, что действовала на законных основаниях, ссылаясь на недавно принятые поправки в Закон об организации Сил обороны и Закон об исключительной экономической зоне [Riigikogu võttis vastu merejulgeolekut tugevdava seaduse. 2025. URL: https://www.riigikogu.ee/istungi-ulevaated/riigikogu-vottis-vastu-merejulgeolekut-tugevdava-seaduse/]. Подобные действия создают реальные значительные риски для гражданского судоходства в акватории Финского залива.

Что касается Датских проливов, опасными для всего мирного судоходства являются инициативы по лишению проходящих судов лоцманской проводки, а также остановки и досмотра использующих право мирного прохода гражданских судов. Подобные запросы уже поступали Дании от США и Европейского Союза, причем предлагали лишать лоцманской проводки суда, для которых отсутствует страховка Клуба взаимного страхования (*P&I Club*) [*Protection and Indemnity Club* — клуб взаимного страхования ответственности судовладельцев; некоммерческая организация судовладельцев с целью страхования от убытков, причиненных третьим лицам и не покрываемых договором страхования КАСКО судов. Ведущие клубы объединены в Международную группу (*International Group of Protection and Indemnity Clubs, IGP&I*)]. Подобные запросы появились после 2022 г. параллельно с внедрением в практику Европейского Союза и США санкционных списков танкеров так называемого «теневого флота». [Под «теневым флотом» подразумеваются стареющие нефтяные танкеры, идентификационные данные которых скрыты, чтобы помочь обойти западные экономические санкции, введенные против России.]

Положения Конвенции ООН 1982 г. запрещают применять дискриминационные методы ограничения свободы мореходства. В случае с «теневым флотом» одной из граней давления и ограничений служит необходимость прибрежных стран заботиться об экологии моря. В этом случае толкование положений Конвенции ООН 1982 г. носит на Западе излишне расширительный и превентивный характер, оправдывая фактически пиратские действия по отношения к судам из санкционных списков Евросоюза и США, а также к судоходству России в целом. Это фактически нарушает ее букву Конвенции и носит дискриминационный характер в вопросе санкционного давления на Россию.

Для России угрозу представляет распространение данной практики на Северный морской путь (СМП) и арктические воды России.

Кроме ситуации с безопасностью судоходства на Балтике, обострился вопрос с безопасностью критической подводной инфраструктуры (КПИ). По мнению датских исследователей, защита КПИ стала приоритетом «в управлении устойчивостью и рисками на море, особенно в Европе» [3]. По дну Балтийского моря проходят несколько российских информационных кабелей и трубопроводы «Северный поток» и «Северный поток — 2», возможность введения в строй которых остается все еще достижимой. Это

совпало с масштабными процессами мировой экономики, к внешним проявлениям которых относим нарастание протекционизма, заметное снижение эффективности традиционных органов глобального управления (ООН, ВТО, МВФ, «семерки»), торговые войны США с Китаем. В производственной сфере наблюдается укорачивание международных цепочек создания стоимости, «решоринг» бизнеса транснациональных корпораций и его отражение на уровне национальных экономик — реиндустриализация развитых стран [URL: https://www.ng.ru/dipkurer/2025-06-01/9_9264_escalation.html].

21 мая 2025 г. премьер-министр Польши Д. Туск, выступая на заседании с командующими ВМС в Гдыне, подчеркнул, что «Балтика станет местом постоянной конфронтации», а также объявил о закупке беспилотников и технического оборудования для ВМС с целью «лучшей защиты региона» [URL: https://www.gov.pl/web/primeminister/the-baltic-on-high-alert-poland-takes-action-against-shadow-fleet].

26 мая 2025 г. помощник Президента РФ, председатель Морской коллегии РФ Николай Патрушев провел совещание по вопросам безопасности судоходства в Балтийском море, подчеркнув, что приоритетом национальной морской политики в Балтийском море являются развитие отечественной прибрежно-портовой инфраструктуры в интересах переориентации экспортных и импортных грузов на отечественные порты, а также обеспечение транспортной доступности Калининградской области [URL: https://marine.org.ru/events/morskaya-kollegiya/17670/]. Выводы, рекомендации и предложения по реагированию, выработанные Морской коллегией РФ в ответ на попытки Запада ограничить судоходство в Балтийском море, полностью поддержал Президент России Владимир Путин [URL: https://tass.ru/politika/24049135].

Выводы

В меняющихся и напряженных условиях у России появился шанс значительно укрепить свою экономическую и технологическую независимость, отстоять свои национальные интересы на международной арене, усилить национальную экономику. Повышение экономической, технологической и логистической независимости возможно с активным развитием сухопутной транспортной инфраструктуры в российской Арктике и Сибири, СМП, с реализацией программы развития опорных городов и собственных центров производства.

В правовом поле риски для судоходства в БСМ, проистекающие из текущей геополитической обстановки, находятся в плоскости создания прецендентов превентивного трактования природоохранных положений Конвенции ООН 1982 г. и внедрения соответствующей международной практики, а также распространения ее за пределы БСМ, например, на арктическую зону. Вектор приумножения подобных прецедентов позволит военным кораблям прибрежных стран НАТО проводить остановки, досмотры и аресты любых гражданских судов в их ИЭС, прикрываясь подо-

зрениями в нарушениях норм охраны окружающей среды и водных ресурсов. Положения Конвенции ООН 1982 г. требуют взвешенного пересмотра и корректировки. Усилия на дипломатическом уровне в этом направлении крайне важны и требуют скорейшего внимания.

В практическом аспекте обеспечения безопасности судоходства в акватории Балтийского моря Российской Федерации существуют риски дальнейшей эскалации напряженности в регионе со стороны, в первую очередь, стран — членов Североатлантического альянса. Это уже проявилось в двух случаях незаконных действий береговой охраны Эстонии при поддержке авиации НАТО по отношению к гражданским судам экономических партнеров России. В глобальном плане России необходима диверсификация транспортной и портовой логистики на восток, в порты российского Дальнего Востока и активное развитие СМП, как важнейшей внутренней транспортной артерии страны, проходящей большей частью через территориальные воды России.

Список источников

1. Тимошенко, Д. С. Итоги второго года норвежского председательства в Арктическом совете / Д. С. Тимошенко // Россия и Америка в XXI веке. — 2025. — № 4. URL: https://rusus.jes.su/s207054760034875-9/. DOI: 10.18254/S207054760034875-9.
2. Oude Elferink, A. G. The Regime of Passage through the Danish Straits. // The International Journal of Marine and Coastal Law. 2000. Vol. 15. P. 555—566. https://doi.org/10.1163/157180800X00244.
3. Тимошенко, Д. С. Диверсии против критической подводной инфраструктуры на Балтике / Д. С. Тимошенко // Научно-аналитический вестник ИЕ РАН. — 2025. — № 2. — С. 99—112. DOI: 10.15211/vestnikieran2202599112.
4. Криворотов, А. К. Экономика мировой Арктики в условиях деглобализации / А. К. Криворотов // Россия и Америка в XXI веке. — 2023. — Спецвыпуск. DOI: 10.18254/S207054760025026-5.

References

1. Timoshenko, D. S. Itogi vtorogo goda norvezhskogo predsedatel'stva v Arkticheskom sovete [Results of the second year of the Norwegian chairmanship of the Arctic Council] / D. S. Timoshenko // Rossiya i Amerika v XXI veke. — 2025. — № 4. URL: https://rusus.jes.su/s207054760034875-9/. DOI: 10.18254/S207054760034875-9.
2. Oude Elferink, A. G. The Regime of Passage through the Danish Straits// The International Journal of Marine and Coastal Law. 2000. Vol. 15. P. 555—566. https://doi.org/10.1163/157180800X00244.
3. Timoshenko, D. S. Diversii protiv kriticheskoy podvodnoy infrastruktury na Baltike [Sabotage against critical underwater infrastructure in the Baltic] / D. S. Timoshenko // Nauchno-analiticheskiy vestnik IYe RAN. — 2025. — № 2. — S. 99—112. DOI: 10.15211/vestnikieran2202599112.
4. Krivorotov, A. K. Ekonomika mirovoy Arktiki v usloviyakh deglobalizatsii [Economy of the global Arctic in the context of deglobalization] / A. K. Krivorotov // Rossiya i Amerika v XXI veke. — 2023. — Spetsvypusk. DOI: 10.18254/S207054760025026-5.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 126—133.
Transport law and security. 2025; (4(56)):126—133.

МОРСКОЕ ПРАВО

Научная статья
УДК 656.62

Актуальные проблемы государственного контроля и надзора на внутреннем водном транспорте Российской Федерации

Соснин Денис Владиславович,
капитан-наставник,
совместное вьетнамо-российское предприятие «Вьетсовпетро»,
Вунг Тау, Вьетнам

Аннотация. Статья посвящена комплексному анализу актуальных проблем государственного контроля и надзора на внутреннем водном транспорте Российской Федерации. Проанализированы современные правовые механизмы, включая Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта и приказы Минтранса России (2012—2025), регламентирующие контрольно-надзорную деятельность. Обращается внимание на несовершенство действующего законодательства в части координации межведомственного взаимодействия, что негативно отражается на эффективности государственного портового контроля. Подтверждается недостаточность нормативно-правовой базы: для реализации цифровизации документооборота в сфере водного транспорта; конкретизации критериев оценки рисков нарушения обязательных требований; унификации процедур временного задержания судов; качественной оценки технического состояния судоходных гидротехнических сооружений. Выявленные проблемы затрудняют эффективное осуществление контроля за значительным количеством объектов водного транспорта в условиях высокого износа основных фондов отрасли. Проведенный анализ нормативно-правовых основ и практики государственного контроля позволил автору сформулировать выводы, имеющие актуальное прикладное значение для совершенствования системы обеспечения безопасности на водном транспорте.

Ключевые слова: государственный контроль; портовый контроль; безопасность судоходства; риск-ориентированный подход; внутренний водный транспорт.

Для цитирования: Соснин Д. В. Актуальные проблемы государственного контроля и надзора на внутреннем водном транспорте Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 126—133.

MARITIME LAW

Original article

Current issues of state control and supervision in inland water transport of the Russian Federation

Denis V. Sosnin,
Captain-Instructor,
Vietnamese-Russian joint venture “Vietsovpetro”,
Vung Tau, Vietnam

Abstract. The current paper has provided a comprehensive analysis of current issues of state control and supervision of inland water transport in the Russian Federation. There have been analyzed current legal mechanisms, including the Inland Water Transport Code of the Russian Federation, technical regulations on the safety of inland water transport facilities, and orders of the Ministry of Transport of Russia (2012–2025) governing control and supervision. There has been drawn attention to the shortcomings of current legislation regarding the coordination of interdepartmental cooperation, which negatively impacts the efficiency of state port control. There has been also confirmed the inadequacy of the regulatory framework for implementing digitalization of document flow in water transport; specifying criteria for assessing the risks of non-compliance with mandatory requirements; standardizing procedures for the temporary detention of vessels; and qualitatively assessing the technical condition of shipping hydraulic structures. The identified problems complicate the effective monitoring of a significant number of water transport facilities given the high depreciation of the industry's fixed assets. An analysis of the regulatory framework and state oversight practices has allowed formulating conclusions that have practical implications for improving water transport security systems.

Keywords: state control; port control; navigation safety; risk-based approach; inland water transport.

For citation: Sosnin D.V. Current issues of state control and supervision in inland water transport of the Russian Federation// Transport law and security. 2025; (4(56)):126—133.

© Соснин Д. В., 2025

Совершенствование государственного контроля и надзора на водном транспорте Российской Федерации представляет собой сложную многоуровневую проблему, обусловленную необходимостью гармонизации нормативных требований с практическими аспектами обеспечения безопасности судоходства в условиях современных вызовов. Правовой фундамент данной сферы формируется Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации, который регламентирует основополагающие принципы государственного регулирования и контроля за соблюдением обязательных требований в области внутреннего водного транспорта.

Государственное регулирование в области внутреннего водного транспорта осуществляется федеральным органом исполнительной власти в области транспорта непосредственно либо через его территориальные органы или находящиеся в его ведении государственные организации, что создает многоуровневую систему административного воздействия, требующую четкой координации между различными звеньями управления. Федеральный государственный контроль в области торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта предусматривает широкий спектр контрольно-надзорных мероприятий, включающих мониторинг соблюдения международных договоров РФ в области судоходства, требований к обеспечению пожарной безопасности при эксплуатации судов, готовности сил и средств функциональной подсистемы организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов.

Проблемы правового обеспечения государственного портового контроля за судами и плавучими объектами на внутренних водных путях Российской Федерации характеризуются недостаточностью механизмов меж-

ведомственного взаимодействия и координации контрольно-надзорной деятельности. В. Н. Бутченко и С. В. Крепак подчеркивают необходимость совершенствования правовых инструментов обеспечения эффективности государственного портового контроля, особенно в части координации деятельности различных контролирующих органов и унификации процедур проведения проверок [1].

Комплексность обеспечения безопасности на внутреннем водном транспорте требует интегрированного подхода к формированию системы государственного контроля, охватывающего различные аспекты деятельности: от технического состояния судов до экологической безопасности их эксплуатации. С. Н. Зайкова акцентирует внимание на необходимости создания единой координационной системы, способной обеспечить эффективное взаимодействие между федеральными, региональными и местными органами власти в области обеспечения безопасности водного транспорта [2].

Правовое регулирование обеспечения антитеррористической защищенности объектов водного транспорта представляет особую область государственного контроля, требующую специализированных подходов и механизмов [3, стр. 128]. Современные угрозы террористического характера обусловливают необходимость постоянного совершенствования нормативной базы и практических мер по обеспечению безопасности объектов водного транспорта, включая разработку эффективных систем раннего предупреждения и реагирования на потенциальные угрозы.

Технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденный постановлением Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 623, устанавливает обязательные требования к проектированию, строительству, эксплуатации и ликвидации объектов внутреннего водного транспорта. Однако его положения требуют периодической актуализации с учетом развития технологий и изменяющихся условий эксплуатации водного транспорта, особенно в части требований к судам, эксплуатируемым в сложных климатических условиях северных регионов.

Постановление Правительства России от 26 октября 2020 г. № 1742 отражает масштабную реформу нормативной базы в области транспортного надзора. Данный документ направлен на устранение дублирования функций различных контролирующих органов и оптимизацию контрольных процедур, что является важным шагом в направлении повышения эффективности государственного контроля на водном транспорте.

Признание недействующими на территории России некоторых актов СССР и РСФСР в области транспорта свидетельствует о процессе систематизации и модернизации правовой базы водного транспорта. Эти изменения направлены на приведение российского законодательства в соответствие с современными требованиями безопасности и международными стандартами в области судоходства.

Перечень нарушений обязательных требований, служащих основаниями для временного задержания судна или иного плавучего объекта, утвержденный приказом Минтранса России от 6 ноября 2020 г. № 464, представляет собой важный инструмент оперативного реагирования на угрозы безопасности судоходства. Однако практическое применение данных положений требует четких критериев оценки степени серьезности нарушений и унифицированных процедур принятия решений о задержании судов.

Порядок подготовки и содержания плановых (рейдовых) заданий, регламентированный приказом Минтранса России от 15 августа 2012 г. № 308, нуждается в актуализации с учетом современных методов планирования контрольно-надзорной деятельности и внедрения риск-ориентированного подхода. Современные технологии мониторинга и анализа данных позволяют более эффективно планировать контрольные мероприятия и концентрировать усилия на наиболее проблемных объектах и направлениях.

Централизованный учет результатов государственного портового контроля в информационной системе, предусмотренный приказом Минтранса России от 15 августа 2012 г. № 309, представляет собой важный элемент координации контрольно-надзорной деятельности. Однако существующая система требует технологической модернизации для обеспечения оперативного обмена информацией между территориальными органами и повышения аналитических возможностей системы.

Порядок и условия выдачи разрешения на переход судна или иного плавучего объекта к месту устранения выявленных нарушений (утверждены приказом Минтранса России от 17 августа 2012 г. № 313) требуют унификации процедур и сокращения административных барьеров. Упрощение данных процедур при сохранении необходимого уровня контроля за безопасностью может способствовать повышению эффективности взаимодействия между контролирующими органами и судовладельцами.

Положение о капитане бассейна внутренних водных путей Российской Федерации (утверждено приказом Минтранса России от 3 марта 2025 г. № 66) определяет ключевые функции должностных лиц, осуществляющих государственный контроль на водных объектах. Современные реалии требуют расширения полномочий капитанов бассейнов в области цифрового контроля и мониторинга, а также совершенствования их взаимодействия с другими контролирующими органами и службами экстренного реагирования.

Порядок назначения проверок судов и иных плавучих объектов на основании оценок рисков нарушения обязательных требований и проведения таких проверок (утвержден приказом Минтранса России от 27 ноября 2020 г. № 521) представляет собой прогрессивный механизм оптимизации контрольно-надзорной деятельности. Риск-ориентированный подход позволяет более рационально использовать ресурсы контролирующих орга-

нов и концентрировать внимание на объектах с повышенным уровнем риска нарушения требований безопасности.

Российские порты в настоящее время сталкиваются с комплексом структурных проблем, требующих новой стратегии развития [4]. Самые острые проблемы портовиков включают недостаточность инвестиций в модернизацию портовой инфраструктуры, износ основных фондов и необходимость адаптации к изменяющимся условиям международной торговли. Эти вызовы требуют соответствующей адаптации системы государственного контроля для обеспечения безопасности и эффективности функционирования портовых комплексов.

Современные вызовы в правовом регулировании предотвращения загрязнения с судов требуют разработки комплексных подходов к экологическому контролю на водном транспорте [5]. Международные требования в области предотвращения загрязнения морской среды постоянно ужесточаются, что обусловливает необходимость гармонизации российского законодательства с международными стандартами и совершенствование механизмов контроля за соблюдением экологических требований.

Прокурорский надзор в сфере обеспечения пожарной безопасности на морском и внутреннем водном транспорте представляет важное направление государственного контроля. А. К. Ткач и Е. А. Федорова подчеркивают необходимость усиления межведомственного взаимодействия в обеспечении комплексной безопасности водного транспорта и координации деятельности различных контролирующих органов [6].

Анализ состояния системы обеспечения безопасности судоходства на внутреннем водном транспорте государственным портовым контролем выявляет необходимость совершенствования координации между различными контролирующими органами [7, стр. 235]. А. А. Фомин указывает на важность развития единых стандартов и процедур контроля, их конкретизации, для эффективного выполнения должностными лицами, осуществляющими государственный портовый контроль, своих функций.

Цифровизация документооборота на водном транспорте представляет собой одну из наиболее актуальных проблем современного государственного контроля. Несмотря на то что федеральный закон о цифровизации перевозочных документов действует с сентября 2024 г., полноценный переход на Государственную информационную систему электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) планируется лишь к концу 2025 г. Данная задержка в имплементации технологических решений свидетельствует о недостаточной готовности отраслевой инфраструктуры к масштабным цифровым преобразованиям и необходимости более тщательной подготовки к внедрению новых технологий.

Действовавшая до 2021 г. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года предусматривала создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сба-

лансированного развития транспортной системы. Основными целями развития выступали обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта и повышение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей. Реализация данной Стратегии требовала соответствующей адаптации системы государственного контроля и надзора для обеспечения безопасности увеличивающихся объемов перевозок.

В настоящее время износ основных производственных фондов на внутреннем водном транспорте составляет 66%, что существенно снижает эффективность функционирования отрасли и создает дополнительные риски для безопасности судоходства. Технический флот государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства изношен на 85%, что требует немедленных мер по обновлению материально-технической базы контролирующих органов [URL: http://www.scrf.gov.ru/security/economic/document123/ (дата обращения: 25 июня 2025 г.)].

Наличие лимитирующих участков на внутренних водных путях, включая Единую глубоководную систему европейской части Российской Федерации, существенно ограничивает пропускную способность и снижает конкурентоспособность речных перевозок по сравнению с другими видами транспорта. Серьезной проблемой является медленный темп повышения уровня безопасности судоходных гидротехнических сооружений из-за ухудшения их технического состояния — почти 80% из них эксплуатируется 50—70 лет и более, только 17,3% сооружений, подлежащих декларированию, имеют нормальный уровень безопасности.

Таким образом, актуальные проблемы государственного контроля и надзора на морском и внутреннем водном транспорте России требуют системного подхода к их решению, включающего модернизацию нормативно-правовой базы, внедрение современных цифровых технологий, совершенствование межведомственного взаимодействия, обновление материально-технической базы контролирующих органов и развитие профессиональных компетенций должностных лиц, осуществляющих контрольно-надзорную деятельность в сфере водного транспорта.

Список источников

1. Бутченко, В. Н. Проблемы правового обеспечения государственного портового контроля за судами и плавучими объектами на внутренних водных путях Российской Федерации — В. Н. Бутченко, С. В. Крепак // Научная электронная библиотека eLIBRARY.RU. — Труды конгресса «Великие реки». — 2020. — Выпуск 9. URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_44631802_86891610.pdf.
2. Зайкова, С. Н. Комплексность обеспечения безопасности на внутреннем водном транспорте / С. Н. Зайкова // Административное и муниципальное право. — 2023. — №. 4. Научная электронная библиотека «КиберЛенинка». URL: https://cyberleninka.ru/article/n/kompleksnost-obespecheniya-bezopasnosti-na-vnutrennem-vodnom-transporte/viewer.

3. Зайкова, С. Н. Правовое регулирование обеспечения антитеррористической защищенности объектов водного транспорта: актуальные проблемы / С. Н. Зайкова // Материалы Шестого международного транспортно-правового форума «Безопасность как стратегический национальный приоритет России в условиях современности» // под редакцией: А. А. Чеботаревой, Л. М. Малешиной. — Москва, 2024. URL: https://ui-miit.ru/files/docs/conf_7mtpf_sbornik_statey_2024.pdf .
4. Войцеховская, О. Российские порты требуют новой стратегии / О. Войцеховская // Интернет-журнал «Vgudok». URL: https://vgudok.com/lenta/rossiyskie-porty-trebuyut-novoy-strategii-samye-ostrye-problemy-portovikov-v-2024-godu-v.
5. Современные вызовы в правовом регулировании предотвращения загрязнения с судов : сборник научных докладов по итогам международного научно-практического семинара, проведенного совместно Ассоциацией международного морского права и кафедрой «Морское право» Юридического института Российского университета транспорта при участии кафедры международного и морского права Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова / под редакцией В. Н. Гуцуляка. — Москва : Юридический институт РУТ (МИИТ), 2020.
6. Ткач, А. К. Прокурорский надзор в сфере обеспечения пожарной безопасности на морском и внутреннем водном транспорте / А. К. Ткач, Е. А. Федорова // Научная электронная библиотека eLIBRARY.RU. URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_47238211_43336312.pdf.
7. Фомин, А. А. Анализ состояния системы обеспечения безопасности судоходства на внутреннем водном транспорте государственным портовым контролем / А. А. Фомин // Научные проблемы водного транспорта. — 2025. — №. 82. — С. 235—244. URL: http://journal.vsuwt.ru/index.php/jwt/article/view/585/472.

References

1. Butchenko, V. N. Problemy pravovogo obespecheniya gosudarstvennogo portovogo kontrolya za sudami i plavuchimi ob"yektami na vnutrennikh vodnykh putyakh Rosiyskoy Federatsii [Problems of legal support of state port control over vessels and floating objects on the inland waterways of the Russian Federation]— V. N. Butchenko, S. V. Krepak // Nauchnaya elektronnaya biblioteka eLIBRARY.RU. — Trudy kongressa «Velikiye reki». — 2020. — Vypusk 9. URL: https://www.elibrary.ru/download/elibrary_44631802_ 86891610.pdf.
2. Zaykova, S. N. Kompleksnost' obespecheniya bezopasnosti na vnutrennem vodnom transporte [Comprehensiveness of ensuring security in inland water transport] / S. N. Zaykova // Administrativnoye i munitsipal'noye pravo. — 2023. — №. 4. Nauchnaya elektronnaya biblioteka «KiberLeninka». URL: https://cyberleninka.ru/article/n/kompleksnost-obespecheniya-bezopasnosti-na-vnutrennem-vodnom-transporte/viewer.
3. Zaykova, S. N. Pravovoye regulirovaniye obespecheniya antiterroristicheskoy zaschishchennosti ob"yektov vodnogo transporta: aktual'nyye problemy [Legal regulation of ensuring anti-terrorist security of water transport facilities: current issues] / S. N. Zaykova // Materialy Shestogo mezhdunarodnogo transportno-pravovogo foruma «Bezopasnost' kak strategicheskiy natsional'nyy prioritet Rossii v usloviyakh soremennosti» // pod redaktsiyey: A. A. Chebotarevoy, L. M. Maleshinoy. — Moskva, 2024. URL: https://ui-miit.ru/files/docs/conf_7mtpf_sbornik_statey_2024.pdf

4. Voytsekhovskaya, O. Rossiyskiye porty trebuyut novoy strategii [Russian ports require a new strategy] / O. Voytsekhov-skaya // Internet-zhurnal «Vgudok». URL: https://vgudok.com/lenta/rossiyskie-porty-trebuyut-novoy-strategii-samye-ostrye-problemy-portovikov-v-2024-godu-v.
5. Sovremennyye vyzovy v pravovom regulirovanii predotvrashcheniya zagryazneniya s sudov : sbornik nauchnykh dokladov po itogam mezhdunarodnogo nauchno-prakticheskogo seminara, provedennogo sovmestno Assotsiatsiyey mezhdunarodnogo morskogo prava i kafedroy «Morskoye pravo» Yuridicheskogo instituta Rossiyskogo universiteta transporta pri uchastii kafedry mezhdunarodnogo i morskogo prava Gosdarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota imeni admirala S. O. Makarova [Modern challenges in the legal regulation of pollution prevention from ships: a collection of scientific reports based on the results of the international scientific and practical seminar held jointly by the Association of International Maritime Law and the Maritime Law Department of the Law Institute of the Russian University of Transport with the participation of the Department of International and Maritime Law of the Admiral S. O. Makarov] / pod redaktsiyey V. N. Gutsulyaka. — Moskva : Yuridicheskiy institut RUT (MIIT), 2020.
6. Tkach, A. K. Prokurorskiy nadzor v sfere obespecheniya pozharnoy bezopasnosti na morskom i vnutrennem vodnom transporte [Prosecutor's supervision in the field of fire safety in maritime and inland waterway transport] / A. K. Tkach, Ye. A. Fedorova // Nauchnaya elektronnaya biblioteka eLIBRARY.RU. URL: https://elibrary.ru/download/elibrary_47238211_43336312.pdf. 4
7. Fomin, A. A. Analiz sostoyaniya sistemy obespecheniya bezopasnosti sudokhodstva na vnutrennem vodnom transporte gosudarstvennym portovym kontrolem [Analysis of the state of the system for ensuring the safety of navigation in inland waterway transport by state port control] / A. A. Fomin // Nauchnyye problemy vodnogo tranpota. — 2025. — №. 82. — S. 235—244. URL: http://journal.vsuwt.ru/index.php/jwt/article/view/585/472.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 134—140.
Transport law and security. 2025; (4(56)): 134—140.

Научная статья
УДК 343.985

Железнодорожно-транспортные экспертизы в уголовном процессе

Исаев Александр Владимирович,
кандидат технических наук, доцент,
Отдел страновых исследований, Центр арктических исследований,
Институт Европы Российской академии наук,
Москва, Россия

Худякова Ольга Николаевна,
эксперт автономной некоммерческой организации науки
и просвещения «Институт передовых исследований и экспертизы»,
Москва, Россия

Научный консультант — Городинец Федор Михайлович, доктор юридических наук, профессор Высшей школы юриспруденции и судебно-технической экспертизы Гуманитарного института Санкт-Петербургского политехнического университета Петра Великого.

Аннотация. В настоящей статье рассматривается интеграция инженерно-технических познаний и юриспруденции в контексте расследования уголовных дел по ст. 263 УК РФ. Применение специальных познаний в правоприменении позволит избежать ошибок в расследовании конкретных уголовных дел, будет способствовать не только защите прав и свобод, но и обеспечит государственную безопасность реального сектора экономики. Большинство железнодорожно-транспортных экспертиз назначается Следственным комитетом РФ на транспорте по уголовным делам, возбужденным по ст. 263 (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена) УК РФ. Однако какие-либо методы и методики, за исключением методов расчета тормозного пути поезда, в экспертной практике отсутствуют. Научные разработки методов железнодорожно-транспортных экспертиз являются важными и актуальными.

Ключевые слова: уголовный процесс; уголовное право; железнодорожно-транспортные экспертизы; экспертные методы; правоприменение.

Для цитирования: Исаев А. В., Худякова О. Н. Железнодорожно-транспортные экспертизы в уголовном процессе // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 134—140.

Original article

Railway transport examinations in criminal proceedings

Aleksander V. Isaev,
Candidate of Technical Sciences, associate professor,
Department of Country Studies, Center for Arctic Studies,
Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia

Olga N. Khudyakova,
Expert of the autonomous non-commercial organization of science
and education "Institute of Advanced Research and Examination",
Moscow, Russia

Scientific supervisor: Fedor M. Gorodinets, Doctor of Law, professor at the Higher School of Jurisprudence and Technical Forensics of the Humanitarian Institute of Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University.

Abstract. The current paper has considered the integration of engineering and technical knowledge with jurisprudence in the context of criminal investigations under Article 263 of the Russian Criminal Code. The application of specialized knowledge in law enforcement will help avoid errors in the investigation of specific criminal cases, contribute not only to the protection of rights and freedoms, but also enforce national security for the real sector of the economy. Most railway transport examinations are commissioned by the Investigative Committee of the Russian Federation for Transport in criminal cases initiated under Article 263 of the Russian Criminal Code (violation of traffic safety regulations and the operation of rail, air, sea, inland waterway transport, and the underground). However, any methods or techniques, other than calculating a train's braking distance, are absent in forensic practice. Scientific development of methods in railway transport forensics are of great importance and relevance.

Keywords: criminal proceeding; criminal law; railway transport examinations; expert methods; law enforcement.

For citation: Isaev A.V., Khudyakova O.N. Railway transport examinations in criminal proceedings// Transport law and security. 2025; (4(56)):134—140.

© Исаев А. В., Худякова О. Н., 2025

Введение

Железнодорожный транспорт России, имея огромную протяженность сети, является универсальным видом перевозки грузов и пассажиров. При этом железная дорога является объектом повышенной опасности. Следует отметить, что случаи смертельного травмирования граждан (за исключением погибших и пострадавших в результате крушения/аварии) не относятся к транспортным происшествиям и в статистику Минтранса России не входят, зачастую термин «транспортное происшествие» трактуют расширенно и относят к нему также любые происшествия в инфраструктуре железнодорожного транспорта, в результате которых погибли или пострадали люди (приказ Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением

правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта»).

Каждый год правоохранительные органы расследуют правонарушения, которые напрямую связаны с нарушением правил безопасной эксплуатации железнодорожного транспорта. Нарушителями в данных делах выступают не только пассажиры, но и различные лица из числа работников инфраструктуры. Несоблюдение гражданами (как работниками железнодорожного транспорта, так и находящимися в инфраструктуре железнодорожного транспорта) локальных нормативных актов, должностных инструкций, правил эксплуатации и регламента может привести к несчастным случаям, а в отдельных случаях и к летальному исходу. Особое внимание следует обратить на случаи «зацепинга» (трейнсерфинга), когда молодые люди хватаются за внешние элементы движущегося транспорта: поручни, встают на автосцепку, залезают на крышу движущегося подвижного состава из хулиганских побуждений.

Также при переходе железнодорожных путей граждане пытаются перелезть через вагоны разными способами, игнорируя наличествующие в инфраструктуре штатные места для перехода через пути.

Для расследования подобных дел требуются специальные знания, что, как правило, создает предпосылки для передачи дел, возбужденных по ст. 263 УК РФ, эксперту для составления заключения, поскольку железнодорожно-технические экспертизы являются одним из ключевых способов установления обстоятельств при расследовании преступлений, связанных с безопасностью движения и эксплуатацией железнодорожного транспорта, а также транспортными происшествиями на железных дорогах.

Объекты и методы

В качестве исследуемых материалов использовались стандартные объекты судебной экспертизы. При определении фактического расположения объектов железнодорожного транспорта использован метод конструктивных допущений. Методами исследования выступили: анализ нормативных и локальных актов, а также баз данных, материалов судебной практики.

Результаты

В ходе проведенного исследования были изучены нормативные правовые акты, действующие технологические базы данных, в которых содержатся сведения об объектах инфраструктуры и подвижном составе, материалы практической деятельности специалистов в этой сфере. Эксперт использует указанные данные для обеспечения полного и всестороннего научно-практического исследования. Более того, владение методами использования сведений из железнодорожных баз данных является необходимым условием профессиональной компетенции эксперта.

Обсуждение

В рамках железнодорожно-транспортной экспертизы рассматривается возможность попадания человека под воздействие электрического тока в

контактной сети подъема на вагон-цистерну, следующую в составе грузового поезда. При исследовании данного вопроса, эксперту надлежит получить качественные исходные данные, а именно:

— высота вагона от уровня головки рельса (УГР);
— высота контактного провода от УГР;
— рост пострадавшего.

В отношении третьего параметра особых проблем не наблюдается — судебные медики в своей экспертизе указывают рост трупа. Толщиной подошвы обуви можно пренебречь — этот параметр лежит в пределах 2—4 см, что при росте 160 см составляет 1,25—2,5%.

Определение высоты контактного провода от УГР тоже не представляет затруднений — для этого эксперту надлежит в соответствии со ст. 57 УПК РФ и ст. 17 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» подать ходатайство следователю о предоставлении таких данных, а следователю — направить запрос в дистанцию контактной сети (ЭЧ) службы энергоснабжения (Э) дирекции инфраструктуры (ДИ) соответствующей железной дороги — филиала ОАО «РЖД».

Что же касается установления высоты вагона, то здесь эксперт действует в определенном порядке:

1) из протокола осмотра места происшествия (ОМП) и фототаблицы к нему установить номер и тип вагона, на котором произошло травмирование;

2) по натурному листу поезда ф.ДУ-1 (составляется на бланке определенной формы или с помощью компьютера) проверить, совпадают ли номера поезда и вагона в натурном листе и в протоколе ОМП;

3) подать ходатайство следователю о предоставлении дополнительных материалов, а именно справки информационно-вычислительного центра железнодорожных администраций (ИВЦ ЖА) ф.2651 и ф.2612 на интересующий вагон (запрашиваются следователем в эксплуатационном вагонном депо (ВЧДЭ) службы вагонного хозяйства (В) дирекции инфраструктуры (ДИ) соответствующей железной дороги — филиала ОАО «РЖД»);

4) по указанным справкам определить модель вагона;

5) по «002И-2006 ПКБ ЦВ. Альбом-справочник. Грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм» определить высоту вагона данной модели от УГР;

6) составить схему, где за базу измерения принят УГР, и определить путем суммирования высоты вагона от УГР и роста пострадавшего положение головы последнего относительно контактного провода (рис. 1).

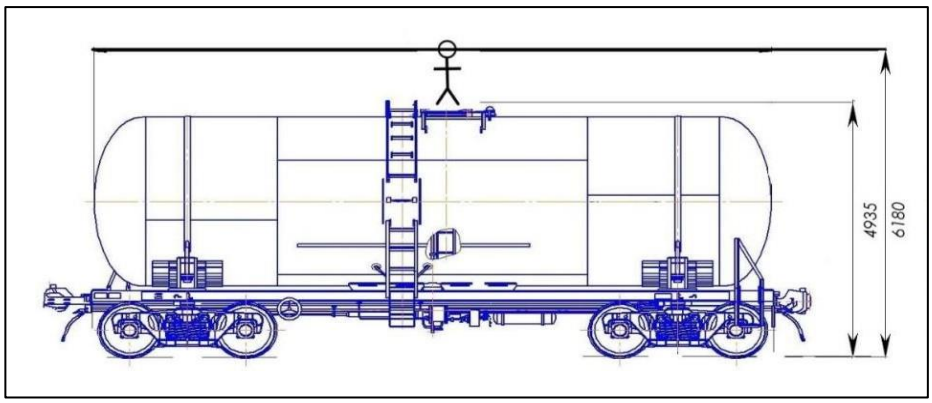


Рис. 1

Другим вариантом наглядной схемы травмирования может служить боковой вид места происшествия (рис. 2).

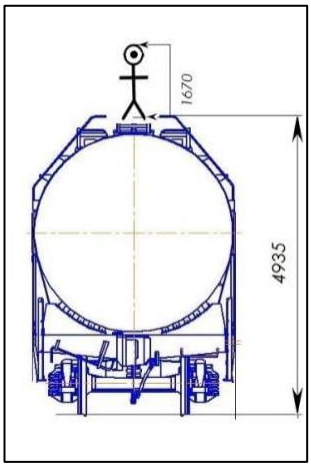


Рис. 2

Вариантом использования железнодорожных баз данных может служить один из случаев смертельного травмирования электропоездом женщины, вылезшей на пути из-под пассажирской платформы.

Согласно протоколу осмотра места происшествия, местонахождение трупа пострадавшей было в 1 м от торца пассажирской платформы. Машинист утверждал, что применил экстренное торможение, увидев пострадавшую, когда до нее было расстояние приблизительно 100 м.

Согласно справке о расшифровке файла поездки на кассете КЛУБ, составленной в ТЧЭ — ординаты начала торможения и остановки находились на 50 км 1 пк 52 м (49 полных км + 52 м) и 49 км 6 пк 52 м (48 полных км + 552 м) соответственно, а согласно справке Дирекции инфраструктуры — торец пассажирской платформы, который был принят следователем за базу измерения, находился на ординате 50 полных км + 20 м.

С целью устранения противоречий в данных, предоставленных работниками различных хозяйств российской железнодорожной монополии, экспертом было подано ходатайство следователю о предоставлении до-

полнительных данных. Следователь направил запрос в ТЧЭ (эксплуатационное локомотивное депо) о предоставлении сведений из ЕГИС ТПС (единой геоинформационной системы тягового подвижного состава) об указанной пассажирской платформе. Согласно этим данным торец платформы находился на ординате 50 км 1 пк 2 м (49 полных км + 2 м).

Вышеперечисленное в своей совокупности дает все основания утверждать, что ручка поездного крана машиниста была поставлена машинистом в положение экстренного торможения за 50 м до пострадавшей. С учетом пути восприятия, который рассчитывается как:

$$0{,}278 \times v \times t,$$

где v — скорость движения поезда в момент обнаружения пострадавшей [км/ч], а t — время восприятия [с], путь восприятия при скорости движения электропоезда 100 км/ч, определенной по справке о расшифровке файла поездки и времени восприятия, равно с 3 с, составил 102 м. Эти расчеты подтвердили правильность показания машиниста.

В данном случае работники железнодорожного транспорта неправильно использовали свои же данные из файла поездки, находящегося на кассете регистрации комплексного локомотивного устройства безопасности [Система КЛУБ-У. Руководство по эксплуатации 36991-00-00РЭ]. Согласно п. 3.3.2.1 Инструкции по эксплуатации КЛУБ-У исчисление ординат происходит или в формате «метры», или в формате «километр-пикет», и ордината с фиксированными географическими координатами при начале отсчета может быть равна как «0000,000 м», так и «0001 км 1 пк 00 м) Это обстоятельство лицами, составлявшими справку по расшифровке файла поездки и справку Дирекции инфраструктуры, учтено не было.

Для того чтобы достоверно установить ординаты объектов инфраструктуры (светофоров, платформ, переездов и т.п.), эксперту необходимо подать ходатайство следователю о предоставлении дополнительных данных, а следователю — направить запрос в эксплуатационное локомотивное депо (ТЧЭ) дирекции тяги (Т) железной дороги — филиала ОАО «РЖД» о предоставлении сведений из Единой геоинформационной системы тягового подвижного состава (ЕГИС ТПС) в отношении определяемого объекта инфраструктуры.

Далее, используя сведения из материалов дела вкупе с дополнительными данными, эксперт составляет схему, на которой наносит ординаты начала и конца торможения, торца платформы и трупа пострадавшей, и определяет наличие или отсутствие технической возможности предотвращения наезда.

Вышесказанное показывает, что эксперт-железнодорожник обязан иметь компетенции в области эксплуатационной работы на железнодорожном транспорте, а также в хозяйстве тяги, путевом и вагонном хозяйствах.

Однако, к сожалению, имеются случаи назначения железнодорожной экспертизы экспертам из так называемого «некабинного состава» — лиц, не имеющих свидетельства на право управления тяговым подвижным составом (ТПС)/свидетельства помощника машиниста ТПС. «Некабинный состав», несмотря на полученное высшее образование по специальности «инженер путей сообщения», по причине отсутствия накопленного профессионального опыта управления подвижным составом, может совершать субъективные ошибки.

Результаты исследования в своей совокупности достаточны для формулирования следующих выводов.

1. В профессиональную компетенцию эксперта при осуществлении железнодорожно-транспортных экспертиз должны входить навыки использования сведений из определенных баз данных.

2. Сведения электронно-технологических баз надлежит использовать комплексно, сравнивая их со сведениями, содержащимися в иных материалах дела.

3. В заключении эксперта по делам, возбужденным по фактам смертельного травмирования на объектах железнодорожного транспорта (ч. 1 ст. 263 УК РФ), должны наличествовать графико-технические материалы, по которым можно установить наличие/отсутствие технической возможности травмирования пострадавшего.

Материалы настоящего исследования, а также предложенные методы способствуют повышению качества предварительного и судебного следствия, правильной постановке вопросов при назначении экспертиз и обеспечению комплексной безопасности на железнодорожном транспорте.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 141—146.
Transport law and security. 2025; (4(56*)):141—146.

КРИМИНАЛИСТИКА И СУДЕБНАЯ ЭКСПЕРТИЗА НА ТРАНСПОРТЕ

Научная статья
УДК 343.148

Транспортные экспертизы: проблемы и пути их решения

Киселевич Игорь Валентинович,
кандидат юридических наук, доцент,
заведующий кафедрой «Криминалистика и судебная экспертиза»,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

Аннотация. В статье рассмотрено значение транспортных экспертиз в контексте современных тенденций, а также показано как результаты транспортных экспертиз влияют на безопасность транспортных средств. Рассмотрено влияние современных достижений в области транспорта на методологию транспортных экспертиз. Проведен анализ проблем при назначении и производстве транспортных экспертиз, а также предложены возможные пути решения выявленных проблем.

Ключевые слова: транспорт; транспортная экспертиза; экспертные методы; анализ состояния транспорта; транспортные исследования.

Для цитирования: Киселевич И. В. Транспортные экспертизы: проблемы и пути их решения // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4 (56). С. 141—146.

CRIMINALISTICS AND FORENSICS ON TRANSPORT

Original article

Transport examinations: problems and solutions

Igor V. Kiselevich,
Candidate of Law, associate professor,
head of the department “Criminalistics and forensic examination”,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has considered the importance of transport examinations in the context of current trends and demonstrated how the results of transport examinations can affect vehicle safety. There has been studied the impact of modern advances in transportation on the methodology of transport examinations. There has been carried out the analysis of the challenges associated with commissioning and conducting transport examinations and proposed potential solutions.

Keywords: transport; transport examination; expert methods; transport condition analysis; transport research.

For citation: Kiselevich I.V. Transport examinations: problems and solutions // Transport law and security. 2025; (4(56)):141–146.

© Киселевич И. В., 2025

Транспортные экспертизы направлены прежде всего на выявление и оценку процессов, связанных с транспортом, включая в себя причины, приведшие к транспортному происшествию, техническое состояние транспортных средств, безопасность транспорта и соответствие его нормативным требованиям.

Целью данной статьи является анализ текущего состояния системы транспортных экспертиз, выявление их роли в обеспечении безопасности и эффективности транспортных процессов, а также рассмотрение основных проблем и предложений по их решению.

Зарождение транспортных экспертиз связано с началом индустриализации и развитием транспортной инфраструктуры. В XIX в. с появлением железных дорог возникла необходимость в оценке безопасности и надежности новых транспортных систем. Одним из первых примеров транспортной экспертизы стала проверка причин катастрофы на линии Ливерпуль-Манчестер в Великобритании в 1830-х гг., что подчеркивает важность анализа технического состояния как транспортных средств, так и инфраструктуры. Масштабные изменения в системе контроля и цифровизации транспортной отрасли начались в 2019 г., что свидетельствует о постоянном развитии методов экспертизы и надзоре в этой сфере [2, стр. 16].

С развитием технологий транспортные экспертизы претерпели значительные изменения. В начале XX в. с массовым появлением автомобилей эксперты начали учитывать дорожные условия и техническое состояние транспортных средств. В середине XX в. с развитием авиации и космонавтики экспертизы стали охватывать безопасность воздушного транспорта, включая анализ конструкций и эксплуатационных характеристик летательных аппаратов.

Эти изменения сделали экспертизы более комплексными и технически сложными.

С развитием транспортных технологий значение экспертиз только возрастает, так как они становятся необходимым инструментом для обеспечения безопасности и оптимального функционирования новых видов транспорта. Это объясняется тем, что они позволяют выявлять потенциальные риски и недостатки в транспортной системе до того, как они приведут к инцидентам, это так называемая экспертная профилактика.

Транспортные экспертизы обеспечивают соответствие транспортных средств установленным стандартам безопасности, что является важным аспектом их деятельности. Процедуры технического осмотра и сертификации позволяют выявлять и устранять несоответствия, которые могут стать причиной аварий или других инцидентов.

Помимо предотвращения аварий, транспортные экспертизы играют важную роль в минимизации последствий транспортных происшествий. Они помогают оценить техническое состояние транспортных средств после аварий, что способствует правильному определению причин и условий происшествия.

Так, в России, в 2024 г. было проведено более 50 тыс. таких экспертиз, что позволило не только установить виновных, но и разработать меры по предотвращению аналогичных инцидентов в будущем.

В России транспортные экспертизы проводятся различными органами и учреждениями, которые специализируются на анализе и оценке транспортных процессов. Эти учреждения играют ключевую роль в обеспечении безопасности и эффективности транспортной системы, предоставляя объективные данные для принятия решений.

Функции экспертных учреждений, проводящих транспортные экспертизы, охватывают не только анализ дорожно-транспортных происшествий, оценку состояния транспортных средств и инфраструктуры, но и разработку рекомендаций по повышению безопасности движения. Ключевым аспектом их работы является проведение судебных экспертиз и исследований при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Такой подход позволяет систематизировать решаемые вопросы и выявить особенности использования результатов экспертиз в процессе доказывания [1, стр. 5].

Эффективность транспортных экспертиз во многом зависит от взаимодействия между различными органами и экспертными учреждениями. Например, сотрудничество между экспертными организациями и правоохранительными органами позволяет обеспечивать соблюдение законодательства в области транспорта, а также оперативно реагировать на инциденты. Такое взаимодействие способствует более точной и объективной оценке транспортных происшествий.

Методология транспортных экспертиз опирается на ряд фундаментальных принципов, обеспечивающих объективность и достоверность результатов. К числу таких принципов относятся научность, независимость экспертов, применение современных технологий и соблюдение нормативных требований. Основная задача методологии заключается в разработке подходов, позволяющих точно оценить состояние транспортных объектов и процессов, а также выявить потенциальные проблемы и риски. Эти принципы и задачи формируют основу для проведения качественных исследований.

Процесс транспортной экспертизы включает несколько ключевых этапов. Сначала проводится сбор и анализ исходных данных, таких как техническая документация, статистика аварийности и состояние инфраструктуры. Затем осуществляется детальное исследование объекта, включающее осмотр, измерения и тестирование. На следующем этапе эксперты прово-

дят анализ и интерпретацию полученных данных, что позволяет сделать выводы о состоянии объекта и разработать рекомендации. Заканчивается все составлением экспертизы, включающей все предварительные этапы и выводы. При составлении заключения эксперты используют как общенаучные методы, так и специальные, основанные на математическом анализе, компьютерном моделировании и т.п.

Тем не менее даже при таком, вроде бы всем понятном алгоритме действий, в экспертных учреждениях возникают некоторые проблемы.

В настоящее время транспортные экспертизы принято подразделять на следующие роды экспертиз: судебную автотранспортную, водно-транспортную, воздушно-транспортную и железнодорожно-транспортную экспертизы.

И если в области судебной автотранспортной экспертизы определена методика исследования, изучен алгоритм действия эксперта, то в остальных транспортных экспертизах до настоящего времени не были изучены вопросы теории и практики, не сформированы понятия предмета и объекта экспертизы, и самое главное — нет апробированных методик экспертных исследований.

Соответственно это обстоятельство влечет за собой ***недостаток квалифицированных специалистов в области транспортных экспертиз***.

Причинами дефицита квалифицированных специалистов являются недостаточное количество специализированных образовательных программ в области транспортных экспертиз. В 2024 г. в России было организовано всего 25 специализированных курсов для повышения квалификации экспертов, что значительно ниже потребностей отрасли. Это приводит к недостаточной подготовке новых кадров и ограниченному развитию уже работающих специалистов.

Последствия нехватки квалифицированных специалистов проявляются в замедлении процессов проведения экспертиз, увеличении вероятности ошибок и снижении доверия к результатам экспертиз. Низкий уровень подготовки экспертов приводит к увеличению времени на выполнение задач, что негативно сказывается на эффективности транспортной системы в целом.

Для решения проблемы нехватки квалифицированных специалистов необходимо увеличить количество образовательных программ и курсов повышения квалификации. Также важно привлечь больше специалистов-практиков в эту сферу.

Одной из ключевых технических проблем, с которой сталкиваются эксперты в области транспортных экспертиз, является ***недостаток современного оборудования***.

На сегодняшний день только 30% лабораторий, занимающихся транспортными экспертизами в России, оснащены оборудованием и программным обеспечением, отвечающим современным требованиям. Это существенно снижает точность и надежность проводимых исследований, а

также увеличивает время их выполнения. Использование устаревших технологий затрудняет анализ сложных случаев и приводит к необходимости повторных экспертиз, что, в свою очередь, увеличивает затраты.

Серьезную проблему представляет ***ограниченный доступ к передовым технологиям***. Истоки этой проблемы кроятся в высокой стоимости программного обеспечения, с одной стороны, и недостаточностью финансирования экспертных организаций — с другой.

Как нам представляется, пути решения обозначенных выше проблем должны быть следующие.

1. Дальнейшая разработка теории и практики транспортных экспертиз в целях объединения родов и видов транспортных экспертиз в единый класс, выработки единого подхода к исследованию транспортных происшествий, к алгоритму собирания исходных данных для экспертного исследования.

2. Подбор и обучение квалифицированных экспертов из числа практических работников транспортной отрасли. Данное положение можно и необходимо реализовывать в рамках переподготовки и повышения квалификации. Программы должны быть практико-ориентированными, т.е. теоретический материал программы должен составлять 1/3 от всех академических часов программы. Остальные часы программы должны быть посвящены практическим занятиям и контрольным экспертизам под руководством опытных экспертов. Это позволит улучшить в будущем качество проводимых экспертиз.

3. Подбор и обучение квалифицированных экспертов из числа практических работников транспортной отрасли. Данное положение можно и необходимо реализовывать в рамках переподготовки и повышения квалификации. Программы должны быть практико-ориентированными, т.е. теоретический материал программы должен составлять 1/3 от всех академических часов программы. Остальные часы программы должны быть посвящены практическим занятиям и контрольным экспертизам под руководством опытных экспертов. Это позволит улучшить в будущем качество проводимых экспертиз.

4. Применение инновационных технологий в области транспортных экспертиз, таких как цифровые технологии обработки больших данных, применение искусственного интеллекта в моделировании произошедшего события. Автоматизация анализа данных способна не только ускорить процесс экспертиз, но и повысить их точность, что особенно важно для предотвращения будущих аварий.

3. Соответственно, использование инновационных подходов влечет за собой и изменения в правовой базе. Существующие правовые нормы не в полной мере охватывают использование искусственного интеллекта, а трактовки этих норм зачастую вызывают противоречия. Мы предлагаем разработать специализированные правовые нормы, которые бы учитывали взаимодействие экспертов с искусственным интеллектом, а также вве-

сти единые методики производства транспортных экспертиз для всех государственных и негосударственных экспертных учреждений.

Итак, в ходе проведенного анализа было установлено, что транспортные экспертизы играют ключевую роль в обеспечении безопасности и эффективности транспортных процессов. Их актуальность обусловлена сложностью современных транспортных систем и необходимостью соответствия высоким стандартам безопасности и качества. Современное состояние системы транспортных экспертиз демонстрирует значительный прогресс в использовании технологий и методик, однако также выявляет ряд существенных недостатков, которые были показаны в данной статье.

Список источников

1. Гайнельзянова, В. Р. Использование специальных знаний при расследовании преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / В. Р. Гайнельзянова. — Челябинск, 2012.
2. Публично-правовые проблемы транспортного права // Материалы Пятого международного транспортно-правового форума / под редакцией А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева, Л. М. Малешиной. — Москва : Изд-во Юридического института РУТ (МИИТ), 2023.

References

1. Gaynel'zyanova, V. R. Ispol'zovaniye spetsial'nykh znaniy pri rassledovanii prestupleniy, svyazannykh s narusheniyem pravil dorozhnogo dvizheniya i ekspluatatsii transportnykh sredstv : avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk [Use of Specialized Knowledge in Investigating Crimes Related to Violation of Traffic Rules and Operation of Vehicles: Abstract of Cand. Sci. (Law) Dissertation] / V. R. Gaynel'zyanova. — Chelyabinsk, 2012.
2. Publichno-pravovyye problemy transportnogo prava [Public Law Problems of Transport Law] // Materialy Pyatogo mezhdunarodnogo transportno-pravovogo foruma / pod redaktsiyey A. A. Chebotarevoy, V. Ye. Chebotareva, L. M. Maleshinoy. — Moskva : Izd-vo Yuridicheskogo instituta RUT (MIIT), 2023.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 147—153.
Transport law and security. 2025; (4(56)):147—153.

Научная статья
УДК 504.06

Обеспечение экологической безопасности транспортных средств

Павлова Алла Викторовна,
кандидат экономических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ);
Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации (РАНХиГС),
Москва, Россия

Аннотация. Антропологические выбросы парниковых газов от использования транспорта являются одним из факторов, влияющих на глобальное изменение климата. В настоящее время промышленно развитые страны являются основными источниками выбросов. Однако доля выбросов, производимых в развивающихся странах, быстро увеличивается. При этом наибольшая часть выбросов транспортного топлива приходится на автомобильный транспорт. Устраняя последствия изменения климата с помощью инструментов устойчивого развития транспорта, города также могут воспользоваться рядом преимуществ, включая улучшение качества воздуха, снижение уровня шумового воздействия или повышение безопасности дорожного движения. Кроме этого, можно ожидать получение социальных и экономических выгод.

Ключевые слова: глобальное изменение климата; устойчивое развитие; экологическая безопасность; парниковые выбросы; транспорт; передвижные источники; автотранспортные средства.

Для цитирования: Павлова А. В. Обеспечение экологической безопасности транспортных средств // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 147—153.

Original article

Ensuring environmental safety of vehicles

Alla V. Pavlova,
Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Russian University of Transport (MIIT);
Russian Presidential Academy of National Economy
and Public Administration (RANEPA),
Moscow, Russia

Abstract. Anthropogenic greenhouse gas emissions from transport are a contributing factor to global climate change. Currently, industrialized countries are the primary sources of emissions. However, the share of emissions produced in developing countries is rapidly increasing. Motor vehicles produce the largest transport fuel emissions. By addressing the impacts of climate change through sustainable transport development, cities can also reap a number of benefits, including improved air quality, reduced noise levels, and increased road safety. There can also be expected social and economic benefits.

Keywords: global climate change; sustainable development; environmental safety; greenhouse emissions; transport; mobile sources; motor vehicles.

For citation: Pavlova A.V. Ensuring environmental safety of vehicles// Transport law and security. 2025; (4(56)):147—153.

© Павлова А. В., 2025

В последствиях использования транспортных средств как минимум два очень важных аспекта. Один из них заключается во влиянии выбросов от транспортных средств на окружающую среду. Второй связан с важностью использования транспорта в развитии любых экономических систем. И по мере развития экономики увеличивается активность использования транспорта, а соответственно, и выбросов. И задача заключается в том, как разрешить такое противоречие, т.е. активно использовать транспортные средства, снижая выбросы.

Вопросу влияния транспорта на окружающую среду, изменению климата посвящено множество исследований и научных работ. Данный вопрос рассматривался в трудах таких ученых, как: Э. В. Гоголь, О. С. Егорова, М. В. Ламихова, Н. И. Николайкин, Л. А. Пепина, А. Н. Созонтова, Ю. В. Смирнова, Ю. А. Тунакова, Р. Р. Шипилова.

Самым значительным глобальным соглашением по климату на сегодняшний день является Парижское соглашение, требующее, чтобы все страны взяли на себя обязательства по сокращению выбросов. Правительства устанавливают целевые показатели — определяемые на национальном уровне взносы (*NDCS*), с целью предотвращения повышения глобальной средней температуры на 2°C (3,6°F) выше доиндустриального уровня и продолжения усилий по поддержанию ее ниже 1,5°C (2,7°F). Соглашение также направлено на достижение глобального чистого нулевого уровня выбросов, когда количество выбрасываемых парниковых газов равно количеству, удаляемому из атмосферы, во второй половине столетия (так же известно как климатически нейтральное или углеродно-нейтральное состояние).

Предполагается, что каждые пять лет страны должны оценивать свой прогресс в реализации соглашения в рамках процесса, называемого «глобальный обзор»; первый был запланирован на 2023 г. Страны устанавливают свои собственные цели, и нет никаких механизмов принуждения для обеспечения их достижения. Россия также является участником Парижского соглашения.

Соединенные Штаты Америки, второй по величине эмитент в мире, проявляющие колебания в этом направлении (при Д. Трампе выходили из Соглашения, а при Д. Байдене вновь присоединились к нему). Кроме этого, несколько стран официально не одобрили соглашение: Эритрея, Иран, Ирак, Ливия и Йемен.

Несмотря на некоторые очевидные недостатки, основная цель Парижского соглашения — предотвратить катастрофу, связанную с изменением климата, — остается благородным делом. Однако ограничение Парижского соглашения не защитит все страны и регионы от сильных негативных последствий изменения климата. Для уязвимых климатических зон, расположенных вблизи пустынь, таких как Сахельский регион Африки, целевые показатели по изменению климата недостаточно широки, чтобы защитить живущих там людей.

Страны до сих пор только добровольно взяли на себя обязательства поддерживать температуру атмосферы на определенном уровне.

Соперничество и дипломатическая напряженность делают особенно трудной для реализации часть Парижского соглашения, касающуюся «баланса неравенств». Например, США согласились добровольно выплатить 3 млрд долл. в соответствии с обязательствами, взятыми президентом Б. Обамой.

Усилиям по измерению, отслеживанию и мониторингу выбросов парниковых газов не хватает стандартизации, и они могут не соответствовать заявленной в соглашении цели прозрачности.

Не стоит преуменьшать, что индустрия ископаемого топлива и ее друзья (автомобили, работающие на газе, коммунальные предприятия, работающие на ископаемом топливе, и т.д.) вероятно, столкнутся с последствиями постепенного отказа от ископаемого топлива. Однако важно отметить, что этот переход является результатом не только Парижского соглашения. Цена на возобновляемые источники энергии упала ниже цены на ископаемое топливо, что дает разработчикам стимул инвестировать в проекты в области возобновляемых источников энергии.

Другими словами, Парижское соглашение может показаться кому-то плохой сделкой, но оно представляет собой значительный прогресс в том, чтобы заставить мир согласиться принять меры по борьбе с изменением климата.

Хотя все предпосылки Парижского соглашения по климату являются полезными, есть некоторые менее очевидные преимущества, которые также следует отметить. Предстоит решить сложную глобальную проблему изменения климата, и Парижское соглашение стремится решать ее. Парижское соглашение имеет гораздо больший международный консенсус, чем когда-либо имел Киотский протокол. Оно получило поддержку от частных структур, даже от компаний, работающих на ископаемом топливе, таких как *ExxonMobil*, *Chevron* и *Shell*, демонстрируя широкую приверженность за пределами государственного управления.

Цель Парижского соглашения совместима с другими международными признанными целями по защите окружающей среды, такими как Цели устойчивого развития ООН и Конвенция о биологическом разнообразии.

Это приносит дополнительную пользу для здоровья, поскольку усилия по сокращению выбросов парниковых газов также могут улучшить каче-

ство воздуха. В настоящее время от загрязнения воздуха ежегодно умирает 7 млн человек.

Принципы неразрывности связей между экологической и экономической деятельностью прозвучали еще в 1992 г. на экологическом форуме в Рио-де-Жанейро. Сущность принципов сводится к тому, что экономическое развитие в отрыве от экологии ведет к превращению планеты в пустыню. Упор на экологию без экономического развития закрепляет нищету и несправедливость.

Концепция устойчивого развития созвучна с идеями концепции ноосферы, разработанной еще в первой половине XX в. российским академиком В. И. Вернадским. Он обосновал идею, что человек, как часть природы, должен подчиняться ее законам, а не стараться изменить их. Поэтому человечество должно учитывать природные закономерности в процессе развития общества и среды. По существу, как считают многие российские ученые, ноосфера является конечной целью стратегии устойчивого развития в нынешней постановке [4].

Необходима перестройка технологий производства на экологической основе: переход к малоотходному и безотходному производству с утилизацией всех отходов. Экологически важными направлениями развития технологий являются экологичные биотехнологии; технологии по переработке отходов; малозагрязняющие технологии [3]. Такой путь необходим потому, что традиционная оценка эффективности развития транспортных систем основана на меркантилистском подходе, рассматривающем эффективность деятельности по схеме «затраты — доходы — прибыль хозяйствующих субъектов». При этом обычно не учитывается вред, который может многократно превосходить по стоимости результаты, получаемые хозяйствующими субъектами. Экстернальные издержки проявляются в увеличении затрат на очистку загрязненной воды, воздуха, земель, и они часто находятся за пределами сферы экономических оценок получаемых результатов. Особенно наглядно это проявляется в инфраструктурной сфере, материальную основу которой образуют транспорт и логистика. Предание забвению экологии ведет к кризису в экономике. Вследствие безудержной антропогенной деятельности наблюдается экологический кризис [2].

Академик В. И. Осипов справедливо ставит вопрос: «Что опередит: процесс деградации биосферы или возобновление ее ресурсов на основе новых технологий»? Именно это будет определять, выживет ли современная цивилизация или нет. Игнорирование этого обстоятельства может привести к ситуации, описанной в «Повестке дня» конференции в Рио-де-Жанейро 1992 г.: «…мы можем оказаться последним поколением, которое имело шанс спасти планету» [https://pfo.meteorf.ru/news/2019/ustojchivoe-razvitie.-ekologicheskij-aspekt.-viktor-osipov.html].

По мнению ученых астрофизиков, математиков, геологов (Вогт Дуглас, А. М. Батурин, В. В. Бубненков, В. В. Бушуев, И. П. Капылов, Н. В. Петров), истинной причиной глобальных климатических изменений на планете Земля является цикличность межгалактических процессов. Отрицается главенствующая роль CO_2 в наступлении глобальной климатической катастрофы, что было отмечено в ходе выступлений на Международная онлайн-конференция 24 июля 2021 г. «Глобальный кризис. Это уже касается каждого».

В России Указом Президента от 1 апреля 1996 г. № 440 утверждена Концепция перехода Российской Федерации к устойчивому развитию. В 12 ноября 1998 г. Правительство РФ одобрило Государственную стратегию устойчивого развития Российской Федерации, где признана необходимость осуществить в Российской Федерации последовательный переход к устойчивому развитию, обеспечивающему сбалансированное решение социально-экономических задач при сохранении благоприятной окружающей среды и природно-ресурсного потенциала.

В России количество автотранспортных средств за последние более чем 20 лет увеличилось на 50 857 тыс. шт. (8,7 раза). Преимущественный рост произошел за счет легковых автомобилей на 48 556 тыс. шт. (24,7 раза), в меньшей степени грузовых автомобилей на 2272 тыс. шт. (1,5 раза) и автобусов общего пользования на 29 тыс. шт. (1,3 раза) [5].

Рабочий парк груженых железнодорожных вагонов (в среднем в сутки) в 2023 г. в сравнении с 2000 г. увеличился на 230 тыс. шт. (в два раза), а также вагонов метрополитена на 3,5 тыс. шт. (1,6 раза). За это же период произошло уменьшение количества трамваев на 5,1 тыс. шт. (на 41,8%) и троллейбусов на 4,5 тыс. шт. (на 36,9%) [5].

Количество водного транспорта (грузового и пассажирского) за период 2000-2023 гг. в России уменьшилось на 769 тыс. шт. (на 19,5%) преимущественно за счет морских грузовых судов на 774 тыс. шт. (19,3%), речных грузовых на 14 тыс. шт., (на 44,7%), а также морских пассажирских на 26 тыс. шт. (33,3%). При этом произошло увеличение речных пассажирских судов на 47,4%. Структура водного транспорта со временем изменилась незначительно: наибольший удельный вес, как и ранее, приходится на морские грузовые транспортные и нетранспортные суда боле 97,7%; несколько уменьшилась доля морских и речных пассажирских судов [5].

Количество воздушного транспорта, увеличившись в 2014 г., практически до 7 тыс. шт. оставалась практически стабильным до 2021 г. [5]

За рассматриваемый период произошло увеличение потребления электроэнергии организациями «Транспортировка и хранение» на 30,1 млрд кв-час. (на 46,2%) за счет железнодорожного транспорта и метрополитена на 1,3 млрд кв-час (на 61,9%). В то же время уменьшилось использование электроэнергии трамвайным, троллейбусным транспортом на 2,1 млрд кв-час. (на 58,3%).

Происходит увеличение количества АЗС, в 2023 г. к уровню 2015 г. рост составляет 1822 ед. (на 6,3%): уменьшается доля многотопливных и увеличивается газо- и электрозаправочных станций. В 2023 г. в сравнении с 2014 г. появилась возможность использовать природный газ в качестве моторного топлива эксплуатационными автобусами на 5,5 п.п., доля которых составляет более 30%. В то же время уменьшилась доля автобусов на 0,6 п.п. и грузовых автомобилей на 2,5 п.п., доля легковых автомобилей не изменилась [5].

Данные свидетельствую о значительно низкой возможности использования практически на всех видах транспорта (кроме эксплуатационных автобусов) природного газа и электроэнергии (не превышает 0,5% от общего количества) как альтернативы моторного топлива. Объем российского рынка электромобилей незначителен в сравнении с США, Китаем или европейскими странами. Его доля составляет менее 0,1% от глобального потребления.

Проведенный анализ влияния передвижных источников России на окружающую среду свидетельствует о том, что развитие экономики страны характеризуется в том числе увеличением объемов перемещаемых грузов и грузооборота. С этим фактором связано увеличение транспорта. Объемы пассажирских перевозок и пассажирооборот снизился, что связано с тенденцией перехода населения с общественного транспорта на индивидуальный — растет количество легковых автомобилей. Возрастная структура транспорта характеризуется превалированием устаревания с наметившейся тенденцией к обновлению.

Объемы выбросов парниковых газов и соответствующий им расход энергии транспортом является в настоящее время настоящей проблемой для климатических и экологических изменений в мире. Нельзя сказать, что мировое сообщество и отдельные страны ничего по этому направлению не предпринимали. Однако этих мер недостаточно для устойчивого экономического развития в условиях экологической безопасности.

Список источников

1. Киселев, Д. В. Рынок электромобилей в России // Скиф. — 2020. — № 6 (46). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/rynok-elektromobiley-v-rossii.
2. Савосина, М. И. Оценка эффективности устойчивого развития транспорта // Мир транспорта. — 2020. — Том 18. — № 2 (87). — С. 50—66. https://elibrary.ru/item.asp?id=44360946&ysclid=m6jdmknje3825110248.
3. Сулейманова, У. Принципы устойчивого развития и зеленая экономика в сельском хозяйстве / У. Сулейманова, М. Акмырадова // Инновационная наука. — 2024. — № 9-2. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/printsipy-ustoychivogo-razvitiya-i-zelyonaya-ekonomika-v-selskom-hozyaystve.
4. Степанов, С. А. Экология и устойчивое развитие / С. А. Степанов // Вестник экологического образования в России. — 2014. — № 72. — Том 2. — С. 37—38. URL: https://elibrary.ru/tsvdun?ysclid=m6jd1oepf3953000989.
5. Транспорт в России. 2024 : статистический сборник. — Москва : Росстат, 2024.

References

1. Kiselev, D. V. Rynok elektromobiley v Rossii [The electric vehicle market in Russia] // Skif. — 2020. — № 6 (46). URL: https://cyberleninka.ru/article/n/rynok-elektromobiley-v-rossii.
2. Savosina, M. I. Otsenka effektivnosti ustoychivogo razvitiya transporta [Assessing the effectiveness of sustainable transport development] // Mir transporta. — 2020. — Tom 18. — № 2 (87). — S. 50—66. https://elibrary.ru/item.asp?id=44360946&ysclid=m6jdmknje3825110248.
3. Suleymanova, U. Printsipy ustoychivogo razvitiya i zelenaya ekonomika v sel'skom khozyaystve [Principles of sustainable development and green economy in agriculture] / U. Suleymanova, M. Akmyradova // Innovatsionnaya nauka. — 2024. — № 9-2. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/printsipy-ustoychivogo-razvitiya-i-zelyonaya-ekonomika-v-selskom-hozyaystve.
4. Stepanov, S. A. Ekologiya i ustoychivoye razvitiye [Ecology and sustainable development] / S. A. Stepanov // Vestnik ekologicheskogo obrazovaniya v Rossii. — 2014. — № 72. — Tom 2. — S. 37—38. URL: https://elibrary.ru/tsvdun?ysclid=m6jd1oepf3953000989.
5. Transport v Rossii. 2024 : statisticheskiy sbornik [Transport in Russia. 2024: statistical collection]. — Moskva : Rosstat, 2024.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 154—167.
Transport law and security. 2025; (4(56)):154—167.

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

Научная статья
УДК 338.23

Особенности инвестиционного механизма обеспечения исполнения соглашений о государственно-частном партнерстве в транспортной сфере

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

Аннотация. Инвестиционные отношения в транспортной сфере опосредуют многообразные гражданско-правовые договоры, среди которых наибольшее распространение получили различные организационно-правовые модели государственно-частного партнерства. Государственно-частное партнерство является в последнее время механизмом реализации социально-значимых проектов. Совместная инвестиционная деятельность публичного и частного партнеров основана на объединении ресурсов и распределения рисков. Правовое регулирование института государственно-частного партнерства связано с установлением форм партнерства и условий участия в проектах. Государство должно обеспечивать благоприятные условия инвестиционной деятельности, создавая при этом особый правовой режим, и осуществлять административный и финансовый контроль. Проблемы развития организационно-правовых моделей или схем партнерства получили неоднозначную оценку в научной литературе, связанную с широким юридическим подходом и узко-юридическим подходом к пониманию правового института государственно-частного партнерства. Несмотря на продолжающиеся дискуссии о соотношении публичного и частного права в правовых конструкциях государственно-частного партнерства, можно заключить, что финансово-правовой механизм партнерства является смешанной юридической конструкцией. Это понимание дает возможность дальнейшего развития классификаций его организационно-правовых форм и требует необходимости дальнейшего совершенствования инвестиционного законодательства на основе сочетания в инфраструктурных транспортных проектах применения финансовых схем публичного и частного финансирования.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство; инвестиции; концессия; проектное финансирование; инфраструктурный бюджетный кредит.

Для цитирования: Правкин С. А. Особенности инвестиционного механизма обеспечения исполнения соглашений о государственно-частном партнерстве в транспортной сфере // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 154—167.

TRANSPORT ECONOMY

Original article

Features of the investment mechanism for ensuring the implementation of public-private partnership agreements in the transport sector

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

Abstract. Investment relations in the transport sector are mediated by a variety of civil law contracts, the most common of which are various organizational and legal models of public-private partnerships. Public-private partnerships have recently emerged as a mechanism for implementing socially significant projects. Joint investment activities between public and private partners are based on the pooling of resources and risk sharing. Legal regulation of public-private partnerships involves establishing partnership forms and conditions for project participation. The state must ensure favorable conditions for investment activity, creating a special legal regime, and exercise administrative and financial control. The development of organizational and legal models or partnership frameworks has received mixed reviews in the academic literature, owing to a broad legal approach and a narrow legal approach to understanding the legal institution of public-private partnerships. Despite ongoing debates about the relationship between public and private law in the legal frameworks of public-private partnerships, there could be concluded that the financial and legal mechanism of partnership is a mixed legal construction. This understanding makes it possible to further develop classifications of its organizational and legal forms and requires the necessity to further improve investment legislation based on a combination of public and private financing schemes in infrastructure transport projects.

Keywords: public-private partnership; investments; concession; project financing; infrastructure budget loan.

For citation: Pravkin S.A. Features of the investment mechanism for ensuring the implementation of public-private partnership agreements in the transport sector // Transport law and security. 2025; (4(56)):154—167.

© Правкин С. А., 2025

Модели устойчивого роста в экономике системно проявляются на транспорте, их обеспечение основано на гибких инструментах инвестиционного блока норм, составляющих суть государственно-частного партнерства как модели взаимодействия публичного партнера и частного, что в нормативно-регуляторной основе составляет базовые положения Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р), определяет основы регуляторной политики в сфере транспорта, где в качестве инструмента инвестиционного роста выступают финансовые механизмы капитальных вложений, составляющие отдельные организационно-правовые модели или финансовые схемы развития правового института государственно-частного партнерства (далее — ГЧП).

ГЧП в отдельном соглашении проявляется в различных элементах гражданско-правового договора, но как финансово-правовой механизм является смешанной правовой конструкцией, составленной из блока норм частного и публичного права. Исполнение соглашений может происходить то с преобладанием начал частного права, то публичного: в зависимости от схемы партнерства, где ключевую роль играет элемент соглашения, связанный с передачей функций в сфере эксплуатации объекта соглашения и по управлению им частному лицу по типу экстернального договора.

Экстернальный договор является способом передачи государственной функции управления экономическому субъекту на определенный срок, связанный с реализацией схем ГЧП, где основным элементом схемы выступает стадия эксплуатации объекта соглашения. В связи с этим государство обеспечивает посредством капитального гранта создание и реконструкцию объекта, а на стадии эксплуатации предоставляет субсидии частному партнеру либо в качестве платы концедента в концессиях, либо в виде платы за доступность объектов третьим лицам в моделях и схемах ГЧП, осуществляя административный и финансовый контроль за исполнением соглашения. Таким образом, в финансово-правовой основе соглашения о ГЧП всегда присутствует публично-правовой аспект.

При этом необходимо рассматривать ГЧП в двух значениях. Первое — как родовую правовую форму или финансово-правовую модель для инвестиционных контрактов, построенных на взаимодействии субъекта частного и публичного права (специальный инвестиционный контракт, соглашение о разделе продукции, соглашение о поставке товаров и оказании услуг для государственных и муниципальных нужд, концессионное соглашение, контракты жизненного цикла, отдельные соглашения о ГЧП). Второе — как отдельное соглашение или гражданско-правовой договор, основанный на принципах равноправия и свободного усмотрения сторон. Эти значения в свою очередь являются в первом случае сутью широкого юридического подхода, во втором случае — подхода к определению партнерства в узко-юридическом значении. В обоих значениях — финансово-правовой механизм ГЧП проявляется как смешанная юридическая конструкция, в основе которой находит применение сочетание финансово-плановых актов государства, мер финансово-бюджетной политики и финансового публичного контроля, административно-управленческих решений, публичных конкурсных процедур по определению частного партнера или его замене в соглашении, в основах государственного бюджетного финансирования партнерств с помощью субсидий, капитального гранта или дотаций в обеспечение платы концедента.

При этом концессия является разновидностью ГЧП и может строиться по типу контракта жизненного цикла, приближаясь в своей нормативной основе к формам исполнения соглашений на основе контрактной системы. Тем самым в настоящее время определяются подходы к классификации форм ГЧП или, как принято говорить, о контрактных и корпоративных формах ГЧП. Здесь отчетливо проявляются смешанные правовые режимы, в зависимости от схемы партнерств финансово-правовой механизм обеспечения исполнения этих соглашений строится то с преобладанием публично-правовых начал, то частноправовых. Это определяется в первую очередь той ролью, которую играет государство по отношению к действиям партнеров по соглашению.

Определение инвестиций содержит ст. 1 Федерального закона от 25 февраля 1999 г. № 39-ФЗ «Об инвестиционной деятельности в Российской

Федерации, осуществляемой в форме капитальных вложений»: правовое значение или нормативный смысл инвестиции определяется через понятие сделки или гражданско-правового договора, где основным моментом является возникновение прав инвестора в связи с финансовым вложением. Положения инвестиционного договора скрепляют правила о взаимодействии заказчика и инвестора, публичного партнера и частного, что изначально находит выражение в положениях инвестиционной декларации. Федеральный закон от 9 июля 1999 г. № 160-ФЗ «Об иностранных инвестициях в Российской Федерации» относит инвестиции к объектам гражданских прав.

Инвестору важен доход, получаемый от объекта вложения. Инвестор может быть стороной контракта как покупатель имущества, его арендатор, акционер проектной компании, лизингодатель, концессионер, частный партнер и др. Широкая юридическая форма ГЧП подразделяется на отдельные виды партнерств, среди которых встречаются концессии, контракты жизненного цикла и иные контрактные формы ГЧП, неконтрактные формы ГЧП или собственно ГЧП в узко-юридическом понимании как отдельное соглашение, включающие в себя обычно элементы различных гражданско-правовых договоров.

Отношения, в которые вступают заказчик и инвестор, связаны с административно-правовыми, финансово-правовыми, гражданско-правовыми аспектами обеспечения исполнения соглашений. Со стороны публичного партнера в транспортной сфере используются средства дорожных фондов, фондов развития, фонда национального благосостояния. Например, модели организационно-правовых схем ГЧП «Право на эксплуатацию», «Контракт на эксплуатацию и обслуживание» являются типично смешанными юридическими формами исполнения соглашения, в которых преобладает публично-правовой компонент, напоминающий контракты жизненного цикла. Необходимо уточнить, что в контрактах жизненного цикла финансирование проекта публичным партнером происходит именно со стадии эксплуатации объекта, где в полной мере проявляется административный и финансовый контроль со стороны государства, публично-правовые аспекты регулирования.

Партнерства в узко-юридическом понимании или ГЧП в транспортной сфере могут исполняться только по схемам концессии или отдельного соглашения о ГЧП. В сравнении с контрактной системой закупок договоры в сфере партнерства связаны с длительными сроками реализации (20—40 лет) и значительной капиталоемкостью; в них проявляются различные элементы гражданско-правовых договоров: подряда, аренды, лизинга, доверительного управления, что подтверждает наличие сложных или комбинированных правовых конструкций, связанных со сложностью договорных отношений [3, стр. 41].

За рубежом данная партнерская финансово-правовая модель именуется *Public Private Partnership* (*PPP*), которая является частью экономической

концепции эффективного управления объектами государственной собственности, основанной на принципах и инициативах частного финансирования (*Private Finance Initiative, PFI*). Центральным институтом организационного механизма в партнерствах выступает проектная компания, в капитал которой инвестируют партнеры. В зависимости от конкретной финансово-правовой схемы или модели частный партнер участвует на различных стадиях реализации проекта, основанного на принципах партнерства: строительство — эксплуатация — реконструкция — передача.

Партнерские финансово-правовые механизмы довольно гибкие, так как позволяют инвестору участвовать, например, в строительстве, но не участвовать в эксплуатации; осуществлять эксплуатацию, но не в техническом обслуживании; передавать объект на праве частной собственности снова публичному партнеру и в дальнейшем арендовать на длительный срок этот же объект. При этом цели бюджетной политики достигаются в экономии средств, получая доступное — не кредитное и не долговое финансирование под проект от частного лица [1, стр. 147]. Использование гибких инструментов финансирования на основе ГЧП является перспективным направлением решения государственных задач, сформулированных в государственных программах по развитию транспортной инфраструктуры. При этом сложность договорных связей и финансовых схем ГЧП требует совершенствования мер по защите прав инвесторов [5, стр. 186].

Федеральные законы от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» являются «законами-спутниками», так как исполняются по схожим схемам, но имеющим отличающиеся условия или характеристики реализации инвестиционных проектов. Например, на стороне публичного партнера может быть несколько лиц, тогда как в концессиях множественность лиц на стороне концедента запрещена. Несовершенство Федерального закона «О концессионных соглашениях» проявляется в наличии рекомендуемых к использованию типовых соглашений, в отсутствии права концессионера на техническое обслуживание объекта. Вместе с тем концессионные соглашения в последнее время все более наполняются новыми условиями, позволяющими реализовывать данный договор по типу контрактов жизненного цикла. Тем самым концессии становятся по сути «квази-формами» госконтрактов, реализуемых на принципах контрактной системы закупок. Кроме того, отдельные соглашения о ГЧП на стадии эксплуатации или после передачи объекта публичному партнеру часто строятся по типу экстернального договора, когда объект передается под управление частного партнера. Тем самым стираются различия между контрактными и корпоративными формами ГЧП, правовые конструкции партнерских соглашений все более проявляют себя как финансово-

правовые модели, строящиеся одновременно на принципах частного права и публичного. Недостаточная инкорпорация норм Федерального закона «О концессионных соглашениях» в полноценно действующий механизм ГЧП часто неблагоприятно отражается на инвестиционном климате в стране [2].

У Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ есть важное преимущество по сравнению с нормативными положениями о концессиях: в условиях уменьшения объема иностранных инвестиций приходит в действие внутренний инвестиционный механизм, так как иностранный инвестор не может выступать в соглашении как частный партнер. Проекты ГЧП в большей мере связаны со стадией строительства, концессионные соглашения, как правило, основаны на модернизации объекта с последующей его эксплуатацией. Особенно много проектов концессионного типа заключается в связи с задачами модернизации транспортной инфраструктуры. При привлечении частного бизнеса к реконструкции и строительству транспортной инфраструктуры существенно снижаются издержки финансирования со стороны государства. В отличие от проектов концессионного типа отдельное соглашение о ГЧП может быть связано только с техническим обслуживанием, исключая эксплуатацию инфраструктурного объекта или управление им [6, стр. 315]. Для управления частным партнером объектом ГЧП после ввода его в эксплуатацию требуется заключение отдельного договора.

Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» вводит дополнительное условие, связанное с участием в проекте концессионера, по прохождению конкурсной процедуры в целях его отбора. Концессионер в этом случае, не пройдя конкурсный отбор, не может приступить к стадии эксплуатации, хотя и участвовал в модернизации или реконструкции объекта на транспорте. При этом при досрочном расторжении концессионного соглашения в обязанность концедента входит возмещение расходов концессионера на модернизацию этого объекта. После завершения модернизации инфраструктурного объекта происходит регистрация прав на него, которые возникают не у концессионера, а у государства. Но данное право собственности у государства возникает с концессионными обременениями, связанными с правом владения и пользования объектом со стороны концессионера. Как правило, концессии реализуются на основе финансово-правовой модели или схемы «строительство — передача — эксплуатация» (*BTO, Build — Transfer — Operate*).

В отличие от соглашений концессионного типа, где отсутствует множественность лиц на стороне концедента, отдельное соглашение о ГЧП допускает участие в совместном конкурсе одновременно нескольких лиц, как и в последующем участии на стороне публичного партнера. Таким обра-

зом, каждый партнер заключает соглашение с последующим победителем конкурса (ст. 20 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ). Кроме того, необходимо отметить, что правовое регулирование инвестиционных отношений в рамках партнерства связано дополнительно с реализацией положений Федерального закона от 28 ноября 2011 г. № 335 «Об инвестиционном товариществе», в соответствии с которым будущие партнеры выступают как соинвесторы. Концессионные соглашения с финансово-правовой стороны обеспечиваются бюджетным финансированием на стадии эксплуатации объекта в форме дотаций, выступающих в качестве платы концедента. С другой стороны, концессионное соглашение характеризуется существенным условием о плате концессионера при эксплуатации инфраструктурного объекта после возмещения своих затрат на проект.

Юридическими признаками отдельного соглашения в рамках ГЧП являются его характеристики как гражданско-правового договора: консенсуальный, возмездный, двусторонний, взаимный, срочный договор. Проект ГЧП-соглашения, как правило, предлагает публичный партнер, но с инициативой заключения проекта может обратиться и частный партнер. Существенным условием договора на основе организационно-правовых моделей ГЧП становятся сведения об имуществе, которое передается партнерами по соглашению. Публичный партнер заключает соглашение с проектной компанией, если финансирование осуществляется на принципах проектного финансирования. При этом партнерам необходимо определиться с формой ГЧП. Статья 2 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 254-ФЗ «Об особенностях регулирования отдельных отношений в целях реализации приоритетных проектов по модернизации и расширению инфраструктуры и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» отсылает методом отсылочно-бланкетной связи к перечню объектов, на которые распространяются отдельные ограничения в области градостроительных и земельных отношений при исполнении инвестиционных проектов, в том числе партнерского типа.

Государственно-частное партнерство в широком юридическом смысле является смешанной правовой конструкцией, под которую подпадают не только ГЧП-соглашения, но и концессионные соглашения (в том числе исполняемые по модели контрактов жизненного цикла, соглашения о разделе продукции, специальные инвестиционные контракты. В зависимости от организационно-правовой модели или схемы ГЧП отдельные соглашения могут носить в себе публично-правовой элемент, особенно на стадии эксплуатации или управления объектом по типу экстернального договора, т.е. с передачей функций государственного управления частному лицу. Финансово-правовой механизм обеспечения исполнения соглашений о ГЧП является смешанной правовой конструкцией, предусматривающей взаимные и паритетные финансово-правовые обязательства.

Необходимо различать государственно-частное партнерство как комплексный правовой институт, составленный из норм публичного и част-

ного права, и отдельное соглашение о ГЧП, которое строится на основе гражданско-правового договора (п. 1 и 3 ст. 3 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ), на что часто ссылаются авторы при исследовании ГЧП, смешивая правовую конструкцию ГЧП с отдельным соглашением о ГЧП, что юридически неверно и противоречит определению Закона. При этом некоторые авторы, например, А. Л. Сергеев, И. Р. Шагапов, указывают, что «исходя из законодательного определения соглашения ГЧП, как гражданско-правового договора и определение самого договора, которым согласно Гражданскому кодексу РФ признается соглашение двух или нескольких лиц об установлении, изменении или прекращении гражданских прав и обязанностей, следует, что отношения публичного партнера и частного партнера должны основываться на юридическом равенстве сторон, свободном волеизъявлении участников отношений, а также их имущественной самостоятельности» [7, стр. 57]. Фактически, только отдельное соглашение о ГЧП можно считать гражданско-правовым договором, но не ГЧП в широком юридическом смысле как родовое понятие по отношению к виду — отдельному соглашению о ГЧП, концессии, специальных инвестиционных контрактах, соглашениях о разделе продукции, контрактах жизненного цикла.

Некоторые авторы предлагают и контракты, заключаемые в системе государственных закупок рассматривать как разновидность ГЧП в широком юридическом смысле. Действительно, способы реализации гражданско-правовых договоров в системе государственных закупок и государственно-частного партнерства похожи. Это дает право ряду авторов относить контракты жизненного цикла, реализуемые в рамках контрактной системы, к разновидности ГЧП. Тем более что отдельные организационно-правовые модели ГЧП и концессий на завершающем цикле реализации, связанные с обслуживанием и управлением объектом соглашения, по сути, являются контрактами жизненного цикла. Концессионные соглашения также при условии заключения дополнительного соглашения с концессионером строятся по той же модели: «строительство — передача — эксплуатация».

Государство осуществляет выбор обеспечения исполнения соглашений: либо в рамках системы госзакупок, либо в рамках ГЧП, исходя из разницы в объеме финансирования, сроков реализации или передачи объекта соглашения в частную собственность в партнерствах. Инфраструктурные проекты, реализуемые не по модели частной собственности и с меньшими сроками реализации, осуществляются в системе государственного заказа, прежде всего, на основе Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд». Гражданско-правовые договоры по исполнению таких контрактов по существу становятся «квази-формами» ГЧП, так они соответствуют по содержанию правилам осуществления партнерства, но по форме являются моделями государствен-

ных закупок, реализуемых на контрактной основе по организационно-правовой модели ГЧП: «проектирование — строительство — эксплуатация».

При этом данные соглашения по способам исполнения являются типично гражданско-правовыми договорами, например, договорами подряда или аренды, но с инвестиционными условиями, заключаемыми на партнерских основаниях. В этом случае также проявляется сущность данного договора, как «квази-формы» ГЧП. В инвестиционном законодательстве определено, что вложение средств дает право на эквивалентную долю в капитале и в правах, связанных с управлением объектом. При этом публичный партнер в соответствии со своими обязательствами должен обеспечить частного партнера заказами на весь срок действия соглашения. Финансовая доля участия публичного партнера дает возможность сохранить контроль за надлежащей эксплуатацией объекта частным партнером со стороны государства.

В соответствии со ст. 79 Бюджетного кодекса РФ бюджетные инвестиции в объекты капитального строительства осуществляются на основе концессии. В Стратегии развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года (одобрена Морской коллегией при Правительстве РФ 28 сентября 2012 г.) предусматривается концессионный механизм инвестирования развития транспортных перегрузочных комплексов. В частности, предусмотрено по концессионной модели развитие портов-хабов в сфере формирования и обслуживания международных транспортных коридоров. Рост бюджетных инвестиций достигается, в частности, за счет исполнения соглашений о ГЧП. Требуется модернизация подходов к морским портам, так как недостаточная их пропускная способность снижает уровень функционирования морского порта и управления портовой инфраструктурой. Для чего Стратегией предусматривается внедрение новых методов управления портом на принципах ГЧП. Бюджетное финансирование на такие проекты, как создание и модернизация портовой и иной транспортной инфраструктуры, осуществляется с использованием инфраструктурного бюджетного кредита в рамках объемов финансирования государственных программ в сфере развития транспорта и посредством привлечения организаций транспортного комплекса к инвестированию приоритетных транспортных проектов на основе принципов и финансово-правовых схем (моделей) ГЧП.

Важным организационным механизмом реализации ГЧП-проектов является проектная компания, которая привлекая инвестора, обеспечивает проектирование, строительство и реконструкцию. Затем на объект, введенный в эксплуатацию, регистрируется право собственности, т.е. объект соглашения находится в собственности проектной компании на период окупаемости инвестиций. При этом в задачи публичного партнера входит обеспечение заказами проектной компании. По окончании периода рефинансирования и возврата вложенных средств со стороны частного партне-

ра объект снова переходит путем выкупа акций проектной компании публичным партнером в собственность государства. При этом цена покупки полного пакета акций должна покрывать инвестиционные затраты. Допускается организационно-правовая модель, когда выкуп акций со стороны публичного партнера происходит постепенно за период эксплуатации объекта. Часто применяются схемы или модели ГЧП, где возврат средств инвестора осуществляется за счет прибыли от эксплуатации инфраструктурного объекта.

В Транспортной стратегии определено, что ГЧП является основным финансовым инструментом и эффективной правовой моделью по реализации проектов развития инфраструктуры на транспорте. Инфраструктурные проекты на транспорте потребуют значительных инвестиций в развитие и строительство объектов, как за счет бюджетных средств, так и внебюджетных источников. В среднесрочном периоде до 2024 г. включительно — наибольшая доля инвестиций среди всех видов транспорта приходилась на железнодорожную отрасль, в 2025—2030 гг. наибольшая доля инвестиций должна приходиться на автодорожную сферу в результате реализации проектов развития опорной сети автомобильных дорог. В настоящий период реализация проектов на транспорте в формах ГЧП сосредоточена, прежде всего, в области строительства автодорожной инфраструктуры [4, стр. 7]. Значительный объем средств Федерального дорожного фонда с 2022 по 2024 г. уже был направлен в виде межбюджетных трансфертов на реализацию мероприятий национального проекта «Безопасные качественные дороги» в субъектах РФ.

Частный партнер становится собственником принятого на себя объекта соглашения о ГЧП. При этом реализуются на транспорте схемы партнерства «ВООТ» (строительство — собственность — эксплуатация — передача) и «ВОО» (строительство — собственность — передача), с нахождением объекта в частной собственности партнера на период возврата вложений. Распространенный механизм ГЧП на транспорте, как правило, проявляется как модель или схема: «приобретение — строительство — эксплуатация», которая означает возведение объекта с последующей эксплуатацией под контролем публичного партнера, или как схема «строительство — владение —эксплуатация», предусматривающая аренду объектов транспортной инфраструктуры на инвестиционных условиях частным партнером. При этом организационно-правовая модель «приобретение — строительство — эксплуатация» (*BBO — Buy — Build — Operate*) предполагает осуществление государственного административного и финансового контроля на весь период действия соглашения, а организационно-правовая модель ГЧП «строительство — владение — эксплуатация» (*BOO — Build — Own — Operate*) связана с передачей объекта соглашения частному партнеру на длительной основе, чаще всего на правах долгосрочной аренды с инвестиционными условиями.

Применение юридических схем ГЧП на транспорте предполагает принятие публичных финансово-правовых мер стимулирования инвестиций, которые составляют часть финансовой политики Правительства РФ и Минтранса России. Финансовая и административная поддержка со стороны главного транспортного ведомства, как главного распорядителя бюджетных средств, должна включать в себя меры, связанные с предоставлением сторонам инвестиционных отношений субсидий, государственных финансовых гарантий со стороны Минфина России, инвестиционного налогового кредита со стороны ФНС России. Условия инвестиционных соглашений на транспорте должны быть понятными и страховать от неблагоприятного изменения законодательства и других рисков. В этом, прежде всего, состоит роль государства, гарантирующего стабильность инвестиционного законодательства. В результате складывается система партнерских отношений, скрепленная гражданско-правовыми договорами и нормативными правовыми актами. Инвестору при этом разрешено передавать права иным лицам, например, финансирующим. Применение ГЧП позволяет конкурировать в сфере привлечения иностранных инвесторов. Государство вправе поддерживать инвестиционные проекты через субсидии и гранты, государственные гарантии, бюджетные кредиты.

Субсидии на реализацию конкретного транспортного проекта предоставляются на основе нормативных правовых актов Правительства РФ, Минфина России и принятых решений Минтранса России, исполняющего полномочия главного распорядителя средств федерального бюджета. Решения Правительства РФ и Минтранса России, связанные с предоставлением субсидий, и их направление распорядителям бюджетных средств (Росжелдор, Россморречфлот, Роставтодор, Росавиация) оформляются в виде соответствующих правовых актов Правительства РФ, Минтранса России, административных актов управления подчиненных им органов, осуществляющих функции по распоряжению имуществом и финансами, предоставлению транспортных и связанных с ними услуг, могущих выступать в данных проектах в качестве концедента и публичного партнера. Получение бюджетных средств на инвестиции в транспортном комплексе требует обоснования необходимости привлечения инвестиций органами государственного управления транспортного комплекса, тем более если решения в отношении отдельных объектов транспортного комплекса принимаются в порядке обоснования инвестиций и результатов технологического и ценового аудита такого финансового обоснования и в соответствии с утвержденным техническим заданием на проектирование.

Опыт успешной реализации ГЧП-проектов представлен в специальном разделе на сайте Минтранса России [URL:https://mintrans.gov.ru/activities/214/14/15]. Постановление Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» в методах бюджетного финансирования определяет для целей строитель-

ства и модернизации инфраструктуры — совершенствование механизма ГЧП.

Инвестиционные проекты, реализуемые в субъектах РФ, рассматриваются на заседаниях Экспертного совета Минтранса России по мониторингу и оценке качества разработки документов транспортного планирования. К проектам, реализуемым на принципах ГЧП и концессий, относятся, например, проекты ОАО «РЖД» — проект «развитие железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна»; создание инфраструктуры Восточного полигона железных дорог; развитие высокоскоростных магистралей, проекты обновления железнодорожной инфраструктуры, проекты обновления подвижного состава и др. В рамках мероприятий по реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД» в установленном порядке осуществляется разработка технико-экономических обоснований инвестиций реализации проектов в сфере железнодорожного транспорта, а также проектной документации на проекты по развитию инфраструктуры будущих периодов.

На региональном и муниципальном уровнях реализуется множество проектов на принципах ГЧП, например, проекты комплексного развития городского транспорта. Инвестиционная модель подобного «городского транспортного проекта» основана на следующих источниках финансирования: средства капитального гранта, концессионера, «ВЭБ.РФ» и Фонда национального благосостояния.

Большинство инвестиционных программ на транспорте основано на принципах ГЧП. Например, инвестиционная декларация ФГУП «Росморпорт» по развитию объектов инфраструктуры морских портов содержит положения о финансировании инфраструктуры морских портов на основах партнерства. В условиях дефицита и ограниченности бюджетных ресурсов финансовая база проектов по развитию морских портов развивается на основе механизма ГЧП [URL: https://mintrans.gov.ru/activities/214/14/documents?page=2]. Активно реализует полномочия концедента Государственная компания «Росавтодор», выстраивая долгосрочные отношения с концессионерами, включая иностранных. Опыт применения концессионных соглашений широко используется при строительстве железнодорожных магистралей, морских и речных портов, аэропортов, аэродромов, вертодромов. Важными преимуществами концессий на транспорте становится повышение качества управления инфраструктурными объектами с сохранением права собственности у концедента, паритетная модель распределения рисков и ответственности, что повышает инвестиционную привлекательность таких проектов.

В ГЧП-проектах после их реализации на стадиях технического обслуживания или эксплуатации частный партнер или концессионер по типу контрактов жизненного цикла могут брать на себя обязательства по содержанию инфраструктуры на длительный период с выполнением государственных функций по управлению и соответствующими социальными

обременениями и обязательствами, с учетом государственных мер тарифного регулирования на транспорте и финансового контроля со стороны государства. Госконтракт в системе закупок подобных эффективных мер, как правило, не реализует. А значит, управление финансами в ГЧП-проектах на транспорте со стороны государства обращается в финансовый механизм государственного управления с помощью финансов с передачей функций управления транспортом частным инвесторам.

Список источников

1. Белицкая, А. В. Реализация инвестиционной политики государства через механизмы государственно-частного партнерства / А. В. Белицкая // Петербургский юрист. — 2016. — № 1. С. — 145—151.
2. Килинкаров, В. В. Актуальные проблемы и тенденции в практике разрешения споров в сфере публично-частного партнерства в России / В. В. Килинкаров // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. — 2018. — № 4.
3. Медведева, Н. В. Государственно-частное партнерство в России и за рубежом: особенности и ограничения развития / Н. В. Медведева, М. С. Альховская // Вестник НГУЭУ. — 2017.— № 2.— С. 41—45.
4. Механизмы государственно-частного партнерства. Теория и практика : учебник и практикум для вузов / Е. И. Марковская [и др.] ; под общей редакцией Е. И. Марковской. — Москва : Издательство Юрайт, 2023.
5. Правкин, С. А. Публично-частное партнерство в условиях цифровизации / С. А. Правкин // В сборнике: Публично-правовые проблемы транспортного права. Материалы Пятого международного транспортно-правового форума. — Москва, 2023.
6. Правкин, С. А. Реализация проектов в сфере государственно-частного партнерства / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // В сборнике: Тренды развития современного общества: управленческие, правовые, экономические и социальные аспекты. Сборник научных статей 13-й Всероссийской научно-практической конференции / ответственный редактор А. А. Горохов. — Курск, 2023.
7. Сергеев, А. Л. Административно-правовое регулирование государственно-частного партнерства и практики его реализации / А. Л. Сергеев, И. Р. Шагапов // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. — 2023. — № 3-3 (78).— С. 56—58.

References

1. Belitskaya, A. V. Realizatsiya investitsionnoy politiki gosudarstva cherez mekhanizmy gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Implementation of the state investment policy through public-private partnership mechanisms] / A. V. Belitskaya // Peterburgskiy yurist. — 2016. — № 1. S. — 145—151.
2. Kilinkarov, V. V. Aktual'nyye problemy i tendentsii v praktike razresheniya sporov v sfere publichno-chastnogo partnerstva v Rossii [Actual problems and trends in the practice of dispute resolution in the sphere of public-private partnership in Russia] / V. V. Kilinkarov // Vestnik ekonomicheskogo pravosudiya Rossiyskoy Federatsii. — 2018. — № 4.
3. Medvedeva, N. V. Gosudarstvenno-chastnoye partnerstvo v Rossii i za rubezhom: osobennosti i ogranicheniya razvitiya [Public-private partnership in Russia and abroad: features and limitations of development] / N. V. Medvedeva, M. S. Al'khovskaya // Vestnik NGUEU. — 2017.— № 2.— S. 41—45.

4. Mekhanizmy gosudarstvenno-chastnogo partnerstva. Teoriya i praktika : uchebnik i praktikum dlya vuzov [Mechanisms of public-private partnership. theory and practice: a textbook and practical training for universities] / Ye. I. Markovskaya [i dr.] ; pod obshchey redaktsiyey Ye. I. Markovskoy. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2023.
5. Pravkin, S. A. Publichno-chastnoye partnerstvo v usloviyakh tsifrovizatsii [Public-private partnership in the context of digitalization] / S. A. Pravkin // V sbornike: Publichno-pravovyye problemy transportnogo prava. Materialy Pyatogo mezhdunarodnogo transportno-pravovogo foruma. — Moskva, 2023.
6. Pravkin, S. A. Realizatsiya proyektov v sfere gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Implementation of public-private partnership projects] / S. A. Pravkin, V. V. Smirnova // V sbornike: Trendy razvitiya sovremennogo obshchestva: upravlencheskiye, pravovyye, ekonomicheskiye i sotsial'nyye aspekty. Sbornik nauchnykh statey 13-y Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii / otvetstvennyy redaktor A. A. Gorokhov. — Kursk, 2023.
7. Sergeyev, A. L. Administrativno-pravovoye regulirovaniye gosudarstvenno-chastnogo partnerstva i praktiki yego realizatsii [Administrative and legal regulation of public-private partnerships and practices of its implementation] / A. L. Sergeyev, I. R. Shagapov // Mezhdunarodnyy zhurnal gumanitarnykh i yestestvennykh nauk. — 2023. — № 3-3 (78).— S. 56—58.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 168—177.
Transport law and security. 2025; (4(56)):168—177.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Научная статья
УДК 328.125

Исторический аспект борьбы с коррупцией на этапе становления эры железнодорожного транспорта в Соединенных Штатах Америки

Леонов Сергей Иванович,
заместитель генерального директора ООО «РЖД-Технологии»,
Москва, Россия

Аннотация. В настоящей работе автор проводит историко-правовой анализ исторического труда Ч. Ф. Адамса «Вехи Эри» в контексте обнаружения следов развития коррупционных отношений в сфере строительства железных дорог в США во второй половине XIX в. Осмысляются описанные Адамсом формы противоправных коррупционных проявлений со стороны должностных лиц железнодорожной компании «Эри»: подкуп депутатов в Олбани и коррупция в судах штата Нью-Йорк. Подчеркиваются выводы, что публичное осуждение проблем коррупции, инициированное Адамсом, заложило основу для последующих антикоррупционных реформ в транспортной отрасли.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; коррупция; подкуп членов законодательного собрания; мошенничество в сфере ценных бумаг; история строительства железных дорог в США.

Для цитирования: Леонов С. И. Исторический аспект борьбы с коррупцией на этапе становления эры железнодорожного транспорта в Соединенных Штатах Америки // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 168—177.

HISTORY OF TRANSPORT LAW

Original article

The historical aspect of the fight against corruption during the formation of the railway transport era in the United States of America

Sergey Iv. Leonov,
Deputy CEO of “Russian Railways Technologies” LLC,
Moscow, Russia

Abstract. In the current paper, there has been conducted a historical and legal analysis of C. F. Adams’s historical work “Erie Milestones” to discover traces of the development of corrupt relations in the field of railroad construction in the United States in the second half of the 19th century. There have been considered the forms of illegal corruption described by the officials of Railroad Company “Erie”, including the bribery of legislators in Albany and corruption in the New York State courts. There have been highlighted how Adams’s public condemnation of corruption laid the foundation for subsequent anti-corruption reforms in the transportation industry.

Keywords: railway transport; corruption; bribery of members of the Legislative Assembly; securities fraud; history of railroad construction in the United States.

For citation: Leonov S.I. The historical aspect of the fight against corruption during the formation of the railway transport era in the United States of America // Transport law and security. 2025; (4(56)):168—177.

© Леонов С. И., 2025

В современных условиях перед государственными служащими стоит немало новых, сложных и неочевидных задач. Бурное развитие информационных технологий и искусственного интеллекта определяет сегодня необходимость выработки современных, новых по своей сути административных, нормативных мер регулирования в этой сфере. Незадолго до этого специалисты из сферы государственного управления приобрели практический опыт выстраивания правовых и иных экстраординарных мер государственного регулирования общественных отношений в период противодействия распространению коронавирусной инфекции. Лавинообразные односторонние ограничительные внешнеэкономические и политические меры, предпринятые враждебно настроенными по отношении к России иностранными государствами, послужили стимулом для стремительной разработки и принятия ряда административных и правовых мер по защите национальных интересов в складывающихся условиях. Грядущие годы обнаружат и другие, незримые сегодня задачи и проблемы в сфере госуправления. Но одна проблема, сопровождающая человеческое общество на протяжении веков, несомненно, останется актуальной до тех пор, пока существует социум, — это проблема противодействия коррупции.

В настоящей работе будет рассмотрен исторический аспект проявления проблемы коррупции на этапе зарождения железнодорожного транспорта в США. Одной из задач работы является демонстрация того, что развитие железных дорог на протяжении многих лет сопровождал не только технологический прогресс, но и социальные вызовы, такие как проявления коррупции и злоупотреблений должностными полномочиями. Иллюстрируя эту проблему на примере зарубежного государства, автор намеревается подчеркнуть транснациональный характер коррупции.

На сегодняшний день США являются государством с одной из крупнейших железнодорожных сетей в мире. Кроме того, несмотря на явную деградацию государственной, в особенности внешней, политики этого государства в период с 2014 по конец 2024 гг., американские управленческие институты в историческом контексте являются ценным объектом научного исследования, как воплощение в современном мире многих практик управления государством, вдохновленных системой государственного устройства Древнего Рима. Кроме этого в США, как и в нашей стране, железные дороги являлись ключевым фактором развития экономики и сыг-

рали историческую роль в формировании современного облика государства.

Объектом исследования в данной работе является историческая работа Чарльза Фрэнсиса Адамса-младшего, современника и участника событий создания и становления железной дороги «ЭРИ», проходившей в разные годы через некоторые штаты восточной и центральной части США.

Адамс издал книгу «Вехи Эри» (*Chapters of Erie*) в 1871 г. Упомянутая работа представляет собой не традиционную научную публикацию, но скорее может быть охарактеризована как критический обзор истории создания и развития железной дороги «Эри» [1].

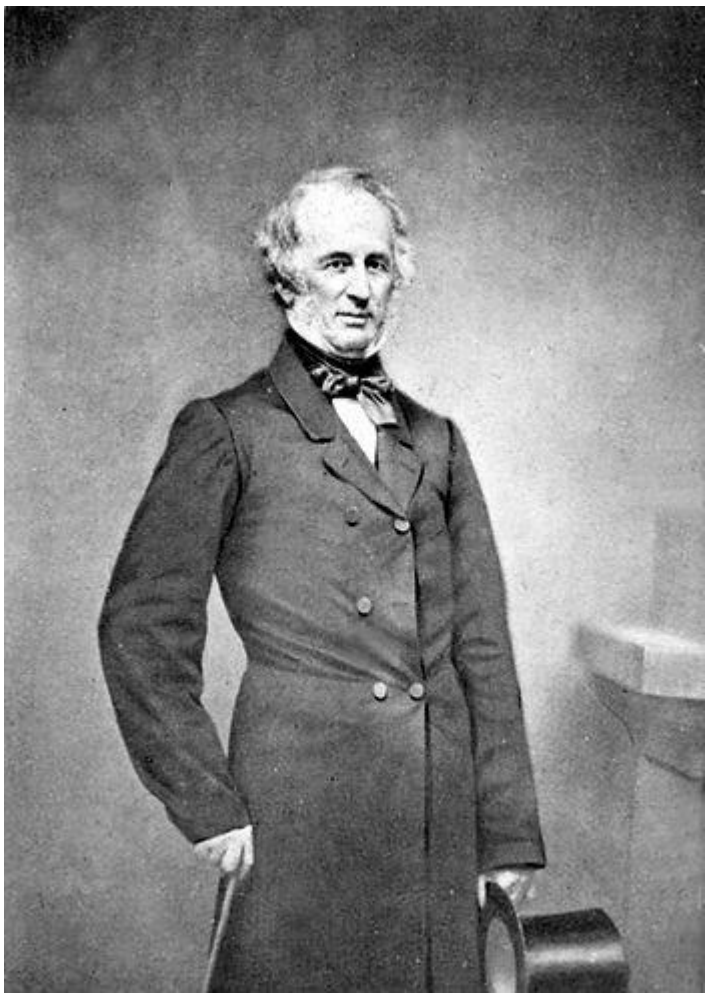
Начало строительства железной дороги «Эри» было положено в 1832 г. Дорога функционировала в штате Нью-Йорк в организационно-правовой форме акционерного общества, действовавшего на основании специального разрешения — лицензии, выданной администрацией штата Нью-Йорк [URL: https://erielackhs.org/railroads/ (дата обращения: 8 октября 2025 г.)].

В различные годы железнодорожная сеть «Эри» располагалась на территории штатов Нью-Йорк, Пенсильвания, Огайо, Индиана, Иллинойс и Нью-Джерси. Эксплуатационная длина «Эри» составляла от 700 км в 1841 г. до 3,7 тыс. км в начале XX в. В 1960 г. компания «*Erie Railroad*» объединилась с другой железной дорогой, образовав «*Erie Lackawanna Railroad*», которая впоследствии после банкротства была включена в корпорацию «*Consolidated Rail Corporation*», созданную для санации обанкротившихся железных дорог Северо-Востока США.

В исследуемой работе Адамс описывает, как борьба за управленческий контроль над железными дорогами сопровождалась коррупцией и злоупотреблениями полномочиями со стороны менеджмента и ключевых инвесторов «Эри», а также вовлеченных в их спор коррумпированных должностных лиц судебной и представительной системы штата Нью-Йорк.

Как описывает события Адамс, с 1867 г. между двумя группами инвесторов железнодорожной компании «Эри», представленных Корнелиусом Вандербильтом, с одной стороны, и группой Джея Гулда, Джеймса Фиска и Дэниела Дрю, с другой стороны, разгорелась ожесточенная борьба за контроль над железной дорогой. Для целей приобретения или сохранения контроля над управлением предприятием стороны конфликта прибегали к разнообразным мерам, часто сопряженным с вовлечением причастных представителей органов государственной власти в противоправные, откровенно коррупционные схемы.

Рассмотрим два основных эпизода, наиболее отчетливо описанные Адамсом, в которых коррупция сопровождала и в большой степени определила исход корпоративных споров за управление перспективным железнодорожным предприятием.



К. Вандербилт
[URL: https://www.itakehistory.com/post/the-erie-railway-war/]

В первом случае Адамс описывает, как в ходе корпоративной войны за контроль над акциями компании «Эри» суды штата Нью-Йорк определяли исход ключевых событий. Стороны конфликта предпринимали любые доступные им меры, чтобы обеспечить лояльность судей, непосредственно влиявших на корпоративную ситуацию. Главным инструментом в этой борьбе стали судебные запреты (англ. *injunctions*), природа которых в некоторой степени напоминает определения о принятии обеспечительных мер, представленных в современном гражданском и арбитражном процессах.

Как только одна из сторон корпоративного спора предпринимала действие, необходимое для завладения большим количеством голосов, акций (или стремясь получить иной тактический результат), другая сторона немедленно обращалась к судье штата за запретом, блокирующим это действие либо вводящим запрет на его исполнение.

Так, например, 17 февраля 1867 г. представитель одной из противоборствующих сторон (представитель инвестора Вандербильта) Фрэнк Уорк обратился к судье Барнарду из Верховного суда г. Нью-Йорк с ходатайством о судебном запрете против руководства железной дороги «Эри», в

частности господина Дрю, который являлся высшим должностным лицом в железнодорожной компании «Эри», и других директоров железной дороги. Данный запрет предполагал бы ограничение на выплаты процентов по долговым обязательствам железной дороги, которые возникли годом ранее и кредиторами по которым выступали господин Дрю и ряд других директоров компании «Эри». Кроме того, ходатайство предполагало установление запрета, согласно которому господину Дрю было запрещено предпринимать какие-либо юридические шаги для урегулирования долга компании «Эри» перед ним. Судья Бернард удовлетворил ходатайство и установил истребуемый временный судебный запрет (обеспечительные меры).

Д. Дрю
[URL: https://www.itakehistory.com/post/the-erie-railway-war/]

Несколько дней спустя в канцелярию судьи Бернарда поступило очередное ходатайство о применении обеспечительных мер (установлении судебного запрета) в отношении господина Дрю, а именно временное отстранение его от должности казначея железной дороги «Эри». Данное ходатайство также было удовлетворено судьей Бернардом.

Со своей стороны Дэниел Дрю обратился к судье Балкому в городе Бингемтон графства Брум штата Нью-Йорк с ходатайством об установлении судебного запрета в отношении Френка Уорка, инициировавшего первоначальный запрет против господина Дрю. Ходатайство господина Дрю было удовлетворено, господин Уорк был временно отстранен от своей должности в компании «Эри», и все разбирательства по искам, заявленным в другом судебном участке перед судьей Барнардом, были приостановлены.

Как только этот судебный акт вступил в силу, судья Барнард отменил его в деле по иску третьей стороны, установив запрет на любые заседания совета директоров компании «Эри», если господин Уорк не будет допущен участвовать в них.

Кульминацией судебного противостояния явилось ходатайство об отмене обеспечительных мер, наложенных судьей Бернардом, заявленное судье Гилберту в судебном округе Бруклин того же штата, мотивированное заявителями ходатайства тем, что судья Верховного суда Первого округа Джордж Г. Барнард вступил в сговор с неустановленными лицами с целью спекулировать акциями железной дороги «Эри» и использовать судебные процедуры для содействия своим спекуляциям. Ходатайство изобличало тактику злоумышленников, при которой в целях реализации планов сговора иски от имени господина Уорка были возбуждены именно перед судьей Барнардом, который, как утверждалось, выносил судебные запреты со скоростью «полдюжины в день».

В результате, судья Гилберт удовлетворил заявленные обеспечительные меры и вынес «запрет», согласно которому сторонам спора запрещалось совершать любые действия в содействии сговору. В этом же запрете директорам компании «Эри», за исключением господина Уорка, предписывалось продолжать исполнение своих обязанностей, что прямо противоречило акту, вынесенному ранее судьей Барнардом.

Описывая указанные события, Адамс не ограничивается констатацией последовательности и сути юридических действий, предпринятых сторонами корпоративного конфликта, но концентрируется на социальной стороне таких действий. Адамс отмечает систематические попытки каждой из сторон конфликта приобрести лояльность судей, широко распространенную осведомленность общественности об ангажированности процесса в каждом из судебных участков и т.д. Адамс приводит примеры того, как в ходе конкретных судебных заседаний свидетели давали показания, изобличающие судью, председательствующего в этом процессе, как свидетели признавали, что в течение своей карьеры за деньги обязывались влиять на мнение судьи в частном порядке.

На этом примере Адамс показывает также системные изъяны в деятельности судебной системы Нью-Йорка, существовавшей во второй половине XIX в. Штат Нью-Йорк был разделен на восемь отдельных округов, каждый из которых имел независимый Верховный суд из судей, избирае-

мых гражданами этого округа. Судьи наделялись полномочиями по рассмотрению исков, возбуждаемых перед ними, и их юрисдикция распространяется по всему штату.

Поскольку предмет судебного разбирательства мог затрагивать многих лиц, каждый из которых мог заявить иск любому из судей штата, этот судья, в свою очередь, мог установить запрет на возбуждение аналогичных дел любыми или всеми другими судьями штата, а также приостановить производство по уже возбужденным делам.

Адамс в изучаемой работе критически осмысляет существовавшую судебную систему и утверждает, что подобная система может существовать лишь до тех пор, пока судьи используют свои полномочия, руководствуясь принципами справедливости и законности, учитывая права граждан и достоинство закона.

В противовес этому, на примере споров вокруг управления в компании «Эри», Адамс сравнивает судей с трофеями политической победы, и изобличает существовавшую в описываемое время действительность, при которой склонность к коррупции стала качеством, определяющим успешность претендента на судебные почести. Осмысляя историю корпоративной борьбы руководства и инвесторов компании «Эри» в судах штата Нью-Йорк, Адамс заключает, что эти события нанесли сокрушительный удар по авторитету судебной власти Нью-Йорка.

Во втором случае, речь идет о практике систематического взяточничества, направленного на подкуп представителей законодательного органа штатов Нью-Йорк и Нью-Джерси с целью принятия необходимых законов.

Как уже описывалось выше, инвестор Вандербильт в 1867 г. обратился к лояльному ему суде Барнарду в Верховном суде штата Нью-Йорке с ходатайством о применении обеспечительных мер («*injunction*», судебный запрет), заключающихся в наложении ареста на активы компании и ограничении прав должностных лиц правления компании «Эри». Поводом к этому послужили подозрения в совершенных членами правления компании мошеннических действиях, связанных с исполнением обязанностей по ценным бумагам акционерного общества «Эри».

Примечательно, что события, описываемые Адамсом, впоследствии нашли подтверждение в еще одном историческом источнике: фрагментарно эпизод с манипуляциями ценными бумагами железной дороги «Эри», о котором также подробно описывается в исследуемой работе Адамса, был отражен в работе Фрэнка Доббина «Формирование промышленной политики: Соединенные штаты, Великобритания и Франция в период становления железнодорожной отрасли». В этой же книге Доббин упоминает о том, что в середине XIX в. «всю индустрию железных дорог охватили коррупция и мошенничество» [2].

После вступления в силу обозначенных обеспечительных мер господа Гулд и Фиск приняли спешное решение покинуть Нью-Йорк и переместились в город Тенафли, штат Нью-Джерси, таким образом выйдя из-под

юрисдикции судебных властей соседнего штата. Как описывает эти события Адамс, топ менеджеры крупной корпорации больше походили на «группу паникующих разоблаченных воришек, спешно убегающих с места преступления».

Одновременно господа Гулд и Фиск изъяли управленческую документацию, определяющую полномочия органов управления железной дороги «Эри». Такое действие было предпринято для того, чтобы сохранить оперативный контроль над предприятием, несмотря на наличие юридических ограничений, возникших из судебного запрета судьи Барнарда.

Для реализации своих планов по сохранению корпоративного контроля над железной дорогой группа Гулда, Фиска и Дрю предприняла попытку принять властью законодательного собрания штата закон (на уровне штата Нью-Джерси), в соответствии с которым железная дорога «Эри» регистрировалась как корпорация штата Нью-Джерси. Данная попытка оказалась успешной: закон штата был спешно (в течение нескольких часов) принят, компания сменила регистрационный статус, что вновь предало группе Гулда, Фиска и Дрю полномочия по управлению — вне юрисдикции судебного запрета судьи Барнарда из соседнего штата Нью-Йорк.

Далее Адамсом ярко описываются события, сопряженные с тем, как Гулд и Фиск осуществляли фактический подкуп законодателей штата Нью-Йорк при рассмотрении законопроекта, согласно которому спорные манипуляции с ценными бумагами железной дороги «Эри», совершенные в 1964—1966 гг., причастность к которым послужила основанием для наложения в отношении группы Гулда, Фиска и Дрю судебных запретов, признавались бы легальными сделками.

По Адамсу, коррупция, укоренившаяся в политической системе Нью-Йорка во второй половине XIX в., проникала также и в законодательный орган штата в г. Олбани. Во время подготовки к рассмотрению законопроекта, легализующего манипуляции с ценными бумагами компании «Эри», пресса распространяла сообщения о продажности членов законодательного органа, законодатели и их связанные лица напрямую изобличались в получении крупных сумм взяток.

Адамс описывает атмосферу всеобщей коррупции, присутствующую в то время в Олбани, сравнивая законодательное собрание с рынком, где голоса депутатов открыто покупались и продавались. Стороны конфликта — представители инвестора Вандербильта и действующих руководителей корпорации — соревновались в щедрости, пытаясь перекупить друг у друга нужных людей.

В результате, инициированный менеджментом «Эри» законопроект был принят, что, по сути, узаконило действия руководства компании и вывело их из-под действия судебных решений, инспирированных Вандербильтом.

Адамс подчеркивает цинизм всей ситуации. Законодательная власть, призванная выражать волю народа, была использована для санкционирования откровенного мошенничества. Этот эпизод показал, что в условиях

отсутствия этических норм закон становится всего лишь инструментом в руках того, кто больше заплатит.

Существование описываемых Адамсом исторических событий подтверждается в ряде иных публикаций американских историков железных дорог, в частности Бойсом в статье «Война за железную дорогу Эри», где Бойс также описывает события спешной инкорпорации железной дороги Эри в штате Нью-Джерси и «покупку голосов» членов законодательного собрания в городе Олбани, штата Нью Йорк при принятии законопроекта, легализующего спорные манипуляции с ценными бумагами компании «Эри» [URL: https://www.itakehistory.com/post/the-erie-railway-war (дата обращения: 17 октября 2025 г.)].

Публичное освещение проблематики вовлеченности руководства крупнейших транспортных предприятий страны в коррупционные сговоры с представителями властей позволили подготовить общественное мнение и впоследствии провести в США ряд реформ, в результате которых системы государственного управления транспортом (в том числе железнодорожным) были реформированы.

В частности, в 1887 г. в США была создана Комиссия по межштатной торговле, в полномочие которой вошли вопросы определения железнодорожных тарифов для линий, проходящих на территории нескольких штатов. В это же время был принят так называемый закон Шермана, который предоставил Конгрессу право контролировать формирование коммерческих монополий, а также обозначил увеличение роли национального правительства в экономической сфере.

Подробное историко-юридическое исследование развития федерализма в США во второй половине XIX в. выполнено К. Тихоновой в составе диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук [3].

Проведенный историко-правовой анализ работы Чарльза Фрэнсиса Адамса «Вехи Эри» наглядно демонстрирует, что коррупция непрерывно сопровождала процесс становления одной из ключевых отраслей промышленности США. Эпизоды злоупотребления полномочиями со стороны представителей судебной и законодательной власти демонстрируют практику сращивания крупного капитала с органами государственной власти в эпоху «дикого» капитализма и служат напоминанием о том, что в отсутствие прозрачности и эффективного публичного контроля любые институты власти могут быть превращены в инструмент для достижения корыстных интересов.

В этом контексте представляется, что ценность книги Адамса заключается не только в иллюстрации описанных фактов, но и в его роли публициста-просветителя. Опыт федеральных властей США, последовавший за публикацией Адамса, подтверждает этот тезис.

Изучение исторических примеров, подобных изложенным в «Вехах Эри», имеет практическую ценность для студентов, осваивающих образователь-

ные программы государственно-правового и правоохранительного профиля, а также для практикующих юристов.

Список источников

1. Adams Jr C., Adams H., Walker F. Chapters of Erie and other Essays (1871) // Kessinger publishing. ISBN 978-1436663410.
2. Доббин, Ф. Формирование промышленной политики: Соединенные штаты, Великобритания и Франция в период становления железнодорожной отрасли / Ф. Доббин; перевод с англ. Е. Б. Головлянниковой. — Москва : НИУ ВШЭ, 2013.
3. Тихонова, К. Территориальная целостность Соединенных Штатов Америки в решениях Верховного Суда США (XVIII— середина XX вв.) : дис. … канд. юрид. наук / К. Тихонова. URL: https://rgup.ru/pages/teksty-dissertacij-i-materialy78.2.001.02.

References

1. Adams Jr C., Adams H., Walker F. Chapters of Erie and other Essays (1871)// Kessinger publishing. ISBN 978-1436663410.
2. Dobbin, F. Formirovaniye promyshlennoy politiki: Soyedinennyye shtaty, Velikobritaniya i Frantsiya v period stanovleniya zheleznodorozhnoy otrasli [Industrial policy development: The United States, Great Britain, and France in the formation of the railroad industry] / F. Dobbin; perevod s angl. Ye. B. Golovlyannikovoy. — Moskva : NIU VSHE, 2013.
3. Tikhonova, K. Territorial'naya tselostnost' Soyedinennykh Shtatov Ameriki v resheniyakh Verkhovnogo Suda SSHA (XVIII— seredina XX vv.) [Territorial integrity of the United States of America in US Supreme Court decisions (18th - mid-20th centuries)]: dis. … kand. yurid. nauk / K. Tikhonova. URL: https://rgup.ru/pages/teksty-dissertacij-i-materialy78.2.001.02.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 178—196.
Transport law and security. 2025; (4(56)):178—196.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИЙ

Научная статья
УДК 342.5

Обзор IV Всероссийской научно-практической конференции «Правовое обеспечение национальной безопасности: вопросы науки и образования» (РАНХиГС, Москва, 27—28 мая 2025 года)

Алексеев Кирилл Васильевич,
кандидат филологических наук, доцент,
доцент кафедры литературы и журналистики
факультета русской филологии и национальной культуры,
Рязанский государственный университет имени С. А. Есенина,
старший научный сотрудник Центра исследования проблем безопасности
Российской академии наук,
Москва, Россия
E-mail: ki.alekseev@gmail.com

Борисов Игорь Борисович,
кандидат юридических наук,
член Центральной избирательной комиссии Российской Федерации,
председатель Совета Российского общественного института
избирательного права (РОИИП),
заслуженный юрист России,
Москва, Россия
E-mail: borisov@cikrf.ru

Воронов Алексей Михайлович,
доктор юридических наук, профессор,
главный научный сотрудник Центра исследования проблем
национальной безопасности Российской академии наук,
Москва, Россия
E-mail: alex_voronoff@mail.ru

Зозуля Александр Александрович,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры теории и истории государства и права,
Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России,
Санкт-Петербург, Россия
E-mail: alezozulya@mail.ru

Ирошников Денис Владимирович,
доктор юридических наук, доцент,
заведующий кафедрой правового обеспечения
национальной безопасности, законности и правопорядка,
Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации (РАНХиГС),
главный научный сотрудник Центра исследования проблем безопасности
Российской академии наук,
Москва, Россия
E-mail: iroshnikov-dv@ranepa.ru

Кардашова Ирина Борисовна,
доктор юридических наук, профессор,
профессор кафедры основ прокурорской деятельности,
Университет прокуратуры Российской Федерации,
Москва, Россия
E-mail: ikardashova@yandex.ru

Колоткина Оксана Анатольевна,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры конкурентного права и антимонопольного урегулирования,
Уральский государственный экономический университет,
старший научный сотрудник Центра исследования проблем безопасности
Российской академии наук
Екатеринбург, Россия
E-mail: oks-kolotkina@yandex.ru

Кузьмин Игорь Александрович,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры теории и истории государства и права,
Иркутский юридический институт (филиал)
Университета прокуратуры Российской Федерации,
Иркутск, Россия
E-mail: grafik-87@mail.ru

Мохов Александр Анатольевич,
доктор юридических наук, профессор,
главный научный сотрудник,
Всероссийский государственный
университет юстиции (РПА Минюста России),
Москва, Россия
E-mail: med-farm-law@mail.ru

Редкоус Владимир Михайлович,
доктор юридических наук, профессор,
ведущий научный сотрудник сектора административного права
и административного процесса,
Институт государства и права Российской академии наук,
Москва, Россия
E-mail: rwmmos@rambler.ru

Утяшов Эдуард Климентьевич,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры теории и истории государства права,
Российский государственный университет нефти и газа имени И. М. Губкина,
Москва, Россия
E-mail: ueknet@rambler.ru

Ягофарова Инара Дамировна,
кандидат юридических наук, доцент,
старший научный сотрудник Центра исследования проблем безопасности
Российской академии наук,
Москва, Россия
E-mail: vaina3@yandex.ru

Аннотация. Представлен обзор IV Всероссийской научно-практической конференции «Правовое обеспечение национальной безопасности: вопросы науки и образования», прошедшей 27—28 мая 2025 г. в Институте права и национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации. Конференция собрала более 120 участников из 15 регионов России, среди которых представители порядка 50 научных и образовательных организаций. В научном мероприятии приняли участие 30 докторов наук и около 50 кандидатов наук, а также молодые ученые. Широкое представительство различных научных школ позволило провести продуктивный обмен мнениями. В обзоре публикуются тезисы основных докладов участников конференции.

Ключевые слова: безопасность; национальная безопасность; наука; образование; приоритеты научно-технического развития.

Для цитирования: Обзор IV Всероссийской научно-практической конференции «Правовое обеспечение национальной безопасности: вопросы науки и образования» (РАНХиГС, Москва, 27—28 мая 2025 г.) // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 178—196.

CONFERENCE RESULTS

Original article

Review of the IV All-Russian Scientific and Practical Conference "Legal Support for National Security: Issues of Science and Education" (RANEPA, Moscow, May 27–28, 2025)

Kirill V. Alekseev,
Candidate of Philological Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Literature and Journalism Department,
Faculty of Russian Philology and National Culture,
Ryazan State University named for S. Yesenin,
Senior Researcher at the Security Problems Studies Center of the Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia
E-mail: ki.alekseev@gmail.com

Igor B. Borisov,
Candidate of Law,
Member of the Central Electoral Commission of the Russian Federation,
Chairman of the Council of the Russian Public Institute of Electoral Law (RPIEL),
Honored Lawyer of Russia
Moscow, Russia
E-mail: borisov@cikrf.ru

Aleksey M. Voronov,
Doctor of Law, Professor,
Main Researcher at the Security Problems Studies Center of the Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia
E-mail: alex_voronoff@mail.ru

Aleksandr Al. Zozulya,
Candidate of Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Theory and History of State and Law,
Saint-Petersburg State Fire Service University of the Ministry of the
Russian Federation for Civil Defense, Emergencies and Elimination of
Consequences of Natural Disasters,
Saint-Petersburg, Russia
E-mail: alezozulya@mail.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),
Main Researcher at the Security Problems Studies Center of the Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia
E-mail: iroshnikov-dv@ranepa.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
E-mail: ikardashova@yandex.ru

Oksana An. Kolotkina,
Candidate of Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Competition Law and Antitrust Regulation,
Ural State University of Economics;
Senior Researcher at the Security Problems Studies Center of the Russian Academy of Sciences,
Ekaterinburg, Russia
E-mail: oks-kolotkina@yandex.ru

Igor Al. Kuzmin,
Candidate of Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Theory and History of State and Law,
Irkutsk Law Institute (branch);
University of Prosecutor's Office of the Russian Federation,
Irkutsk, Russia
E-mail: grafik-87@mail.ru

Aleksandr An. Mokhov,
Doctor of Law, Professor,
Main Researcher,
All-Russian State University of Justice,
Moscow, Russia
E-mail: med-farm-law@mail.ru

Vladimir M. Redkous,
Doctor of Law, Professor,
Leading Researcher of the Administrative Law and Administrative Procedure Sector,
Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia
E-mail: rwmmos@rambler.ru

Eduard K. Utyashov,
Candidate of Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Theory and History of State and Law,
National University of Oil and Gas "Gubkin University",
Moscow, Russia
E-mail: ueknet@rambler.ru

Inara D. Yagofarova,
Candidate of Law, Associate Professor,
Senior Researcher at the Security Problems
Studies Center of the Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia
E-mail: vaina3@yandex.ru

Abstract. There has been presented a review of the IV All-Russian Scientific and Practical Conference “Legal Support for National Security: Issues of Science and Education” on May 27-28, 2025, at the Institute of Law and National Security of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration. The conference has brought together over 120 participants from 15 regions of Russia, including representatives of approximately 50 scientific and educational organizations. Thirty Doctors of Sciences and approximately 50 Candidates of Sciences, as well as young scientists, participated in the scientific event. The broad representation of various scientific schools has enabled a productive exchange of views. The current review deals with the abstracts of the conference participants’ keynote speeches.

Keywords: security; national security; science; education; priorities of scientific and technological development.

For citation: Review of the IV All-Russian Scientific and Practical Conference "Legal Support for National Security: Issues of Science and Education" (RANEPA, Moscow, May 27–28, 2025)// Transport law and security. 2025; (4(56)):178—196.

© Коллектив авторов, 2025

27—28 мая 2025 г. в Институте права и национальной безопасности Президентской академии состоялась IV Всероссийская научно-практическая конференция «Правовое обеспечение национальной безопасности: вопросы науки и образования».

Работу конференции открыл советник ректора, научный руководитель Института права и национальной безопасности РАНХиГС, кандидат юридических наук, генерал-полковник Зорин Виктор Михайлович.

Участников конференции также приветствовал директор Института права и национальной безопасности РАНХиГС, доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист Российской Федерации Могилевский Станислав Дмитриевич, который отметил, что столь важное для Академии научное мероприятие проводится в год 80-летия Победы в Великой Отечественной войне и год 10-летия Института права и национальной безопасности РАНХиГС.

Приветственное слово участникам конференции также передал и.о. директора Центра исследования проблем безопасности Российской академии наук, доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации Гирько Сергей Иванович.

Организатором конференции выступила кафедра правового обеспечения национальной безопасности, законности и правопорядка Института права и национальной безопасности РАНХиГС, модератором пленарного заседания был заведующий кафедрой — доктор юридических наук, доцент Ирошников Денис Владимирович.

С докладами на пленарном заседании выступили представители органов государственной власти, научных и образовательных организаций, институтов гражданского общества.

Член Центральной избирательной комиссии РФ, кандидат юридических наук, заслуженный юрист Российской Федерации ***Борисов Игорь Борисович*** выступил с докладом на тему «Электоральный суверенитет: методо-

логия, теория и практика». В своем выступлении Игорь Борисович осветил теоретические проблемы исследования электорального суверенитета, столь необходимого для обеспечения национальной безопасности, отметил проблемы активного иностранного вмешательства в избирательный процесс, затронул вопросы обеспечения безопасности членов избирательных комиссий.

Актуальным проблемам защиты национальных ценностей был посвящен доклад профессора Университета прокуратуры Российской Федерации, доктора юридических наук, профессора ***Кардашовой Ирины Борисовны***. В докладе Ирина Борисовна уделила внимание вопросу о необходимости закрепления национальных ценностей в документах стратегического планирования Российской Федерации.

С научным докладом на тему «Третий сектор гражданского общества как объект научных исследований правового обеспечения национальной безопасности современной России» выступил главный научный сотрудник ВНИИ МВД России, доктор юридических наук, профессор ***Воронов Алексей Михайлович***.

Ведущий научный сотрудник сектора административного права и административного процесса Института государства и права Российской академии наук, доктор юридических наук, профессор ***Редкоус Владимир Михайлович*** в своем докладе определил концептуальную направленность образовательной деятельности в сфере правового обеспечения национальной безопасности.

О роли научных исследований законодательства уголовно-правового комплекса в обеспечении национальной безопасности рассказал профессор кафедры управления органами расследования преступлений Академии управления МВД России, доктор юридических наук, заслуженный юрист Российской Федерации, заслуженный деятель науки Российской Федерации ***Гаврилов Борис Яковлевич***.

Проблемам научно-экспертного обеспечения деятельности Совета Безопасности Российской Федерации был посвящен доклад руководителя Центра международных и региональных проектов Научно-исследовательского института проблем безопасности СНГ, кандидата юридических наук, кандидата исторических наук, доцента ***Мареева Павла Львовича***.

Об актуальных проблемах исследований противодействия терроризму рассказал эксперт РАНХиГС, доктор исторических наук, кандидат юридических наук ***Михеев Вадим Иванович***.

В рамках конференции был проведен Научно-практический семинар «Актуальные вопросы научных исследований и правового обеспечения региональной безопасности в субъектах Российской Федерации» совместно с комитетом по обороне и безопасности Совета Федерации Федерального Собрания РФ. Семинар проводился в рамках государственного задания Президентской академии, заказчиком которого выступила верхняя палата

парламента. На семинаре были обсуждены результаты работы над научным проектом и перспективы их внедрения в законотворческую деятельность.

Во второй день конференции работали две секции — «Теоретико-правовые аспекты исследования безопасности» и «Роль публично-правовых наук в обеспечении национальной безопасности в России», на заседаниях которых рассматривались проблемы обеспечения национальной безопасности сквозь призму различных юридических наук.

В результате плодотворной работы и активных научных дискуссий участниками конференции на пленарном заседании были выработаны ценные рекомендации, связанные с совершенствованием научных основ правового обеспечения национальной безопасности.

Тезисы основных докладов участников конференции

Ирошников Д. В.

О приоритетных направлениях научных исследований в сфере правового обеспечения национальной безопасности

Научные исследования в сфере правового обеспечения национальной безопасности традиционно проводятся в рамках всех юридических научных специальностей. К направлениям таких исследований можно отнести, в частности, вопросы обеспечения различных видов национальной безопасности (общественная, экономическая, информационная и др.) правовыми средствами; правовые проблемы противодействия терроризму, экстремизму и другим актуальным угрозам безопасности личности, обществу и государству и другие.

Однако существующие вызовы и угрозы национальной безопасности, а также трансформационные процессы в общественно-политической, экономической и социальной сферах диктуют приоритетные направления научных исследований правового обеспечения национальной безопасности.

Представляется, что к основным приоритетным направлениям научных исследований в сфере правовых исследований можно отнести следующие:

а) правовое обеспечение укрепления традиционных духовно-нравственных ценностей российского общества;

б) правовые меры защиты исторической правды, сохранения исторической памяти и противодействия фальсификации истории

в) правовые проблемы противодействия профилактики экстремизма, особенно в молодежной среде;

г) правовые основы противодействия терроризму, в том числе вопросы антитеррористической защищенности объектов (территорий);

д) осуществление стратегического планирования в сфере национальной безопасности, в том числе вопросы организационно-методологических основ разработки и согласования документов;

е) вопросы правового обеспечения биологической безопасности;

ж) правовое обеспечение международной информационной безопасности и защита суверенитета в условиях гибридных войн;

з) правовые аспекты обеспечения безопасности на транспорте в условиях использования беспилотных транспортных средств;

и) правовое обеспечение безопасности личности, общества и государства при использовании технологий искусственного интеллекта;

к) уголовно-правовые меры обеспечения безопасности личности, общества и государства в условиях трансформации современных угроз;

л) юридическая защита персональных данных, в том числе биометрических;

м) правовое обеспечение комплексной безопасности Арктической зоны РФ;

н) другие направления, обусловленные угрозами национальной безопасности Российской Федерации на современном этапе.

Представляется, что правовые исследования должны преимущественно проводиться по указанным направлениям. При этом ученым-юристам не следует работать изолированно, поскольку помимо сугубо юридического инструментария, они призваны облекать в правовую форму политические решения, экономические инструменты, основанные на социологических исследованиях. Поэтому особую важность сегодня имеют междисциплинарные исследования.

Борисов И. Б.

Электоральный суверенитет: методология, теория и практика

Вопросы обеспечения безопасности сегодня выходят на первый план во всех сферах государственных и общественных отношений, и перед правовой наукой остро стоит задача — найти такие правовые механизмы решения назревающих проблем, связанные с новыми вызовами времени и внешними угрозами, которые, с одной стороны, должны обеспечить безопасность населения и государства в целом, а с другой — позволили бы в максимально полном объеме реализовать права и свободы наших граждан в условиях непрекращающихся гибридных войн, развязанных «коллективным западом» против суверенных государств.

В настоящее время отмечается сильная политизация проблематики прав человека в международных отношениях со стороны «коллективного запада» и попытки под лозунгом «демократизации» влиять и искажать свободную волю избирателей вплоть до отмены выбора народа, сформированного в ходе демократических электоральных процедур.

Современные вызовы и угрозы нашему обществу, эрозия существующего миропорядка, непростой переход от однополярного к многополярному мироустройству актуализируют необходимость укрепления внутренних правовых регуляторов для обеспечения безопасности государства и создания фундамента устойчивому государственному суверенитету, одной из форм проявления которого при организации и проведении выборов является электоральный суверенитет. Более десятка различных методов и форм вмешательства в российские выборы используют наши идеологические оппоненты — начиная от вбросов дезинформации, манипуляцией общественным сознанием и запугиванием избирателей, до *DDoS*-атак, открытых экстремистских вылазок и террористических актов на инфраструктуру избирательной системы.

Несмотря на многочисленные попытки исказить выбор избирателей или повлиять на ход голосования, избирательная система России, благодаря совместной работе с законодателями, правоохранительными органами, смежным министерства и ведомствам, научным сообществом и гражданским обществом, смогла в полном объеме обеспечить реализацию избирательных прав и свобод граждан, успешно отразив все внешние атаки на российский электоральный суверенитет.

Власть может быть суверенна тогда, когда подлинно суверенны, в том числе защищены от влияния извне, все демократические процедуры, посредством которых она формируется и легитимируется. Именно поэтому для каждого демократического государства особенно актуально создавать эффективные правовые механизмы защиты суверенитета в электоральной сфере.

Современные вызовы народовластию требуют не только продолжения активной работы от государственных органов по обеспечению избирательных прав граждан, но и продолжения проведения научных исследований и изысканий, направленных на поиск путей и методов защиты электорального суверенитета от новых попыток исказить свободную волю избирателей и обеспечить комплексную безопасность избирательного процесса, в том числе от рисков интенсивно развивающихся технологий искусственного интеллекта и наращиваемых мощностей нейросетей.

В отличие от ряда государств, потерявших свой электоральный суверенитет под натиском «коллективного запада», Российская Федерация не только сохранила конституционное право своего народа на свободный политический выбор, но и готова делиться практическим опытом с нашими зарубежными партнерами по построению многополярного мира и вопросам обеспечения права народов на выбор своего будущего, даже в непростых условиях современных гибридных войн.

Кардашова И. Б.

Методология научного исследования национальной безопасности

Конструктивная методология исследования многомерного явления национальной безопасности как логический сценарий позволяет выявить проблемные зоны и найти возможности использования новых знаний. Весьма результативным является аксиологический подход, опирающийся на изучение комплекса гармонично взаимосвязанных элементов системы национальной безопасности: «национальные интересы», «национальные ценности», «национальная идея», «национальные цели». Неоднократные указания на российские ценности в Конституции РФ, Стратегии национальной безопасности Российской Федерации и других правовых актах способствуют пониманию сущности национальных интересов как формы национальных ценностей.

Национальные ценности выступают ключевым звеном системы национальной безопасности и прочной опорой динамичных национальных интересов, которые в свою очередь определяют национальные цели. Национальная безопасность является состоянием развития личности, общества и государства, позволяющим сохранять (сберегать) национальные ценности. На высшем уровне национальных ценностей, связанном с будущим Российского государства, можно выделить неотделимую от национальных интересов и лежащую в ядре национальных ценностей связующую компоненту — национальную идею многонационального Российского государства, воплощенную в стратегических национальных приоритетах.

Таким образом, от угроз национальной безопасности должны защищаться национальные интересы, которые вносят вклад в сохранение (сбережение) национальных ценностей, подлежащих правовому закреплению в документах стратегического планирования, а национальные цели должны концентрироваться на достижении их целостности.

Редкоус В. М.

Концептуальная направленность образовательной деятельности в сфере правового обеспечения национальной безопасности

Вопросы обеспечения национальной безопасности играют важную роль в современном образовательном процессе, так как их изложение позволяет прививать обучающимся чувство патриотизма, гордости за свою Родину, за ее славное прошлое, за огромный вклад народов, населяющих территорию России, в развитие мировой цивилизации и формирование цивилизационного подхода к оценке происходящих в мире событий.

Российские представления о безопасности формировались как в самостоятельной плоскости отечественных представлений об угрозах, вызовах,

опасностях, потребностях личности, общества и государства, так и заимствовали так называемые «западные подходы», которые позволили в значительной степени расширить методологическую базу научных исследований. Отметим, что знание «западных» подходов к определению терминологии и осуществлению государственной деятельности по обеспечению национальной безопасности несет не только отрицательную нагрузку как совокупность идей, информации, где наша страна представлена в «неприглядном» для Запада свете как «угрозосодержащее» для сформированного ими миропорядка государство, но и положительную, так как позволяет, во-первых, вовремя и официально выявить угрозы национальной безопасности, исходящие извне или инспирируемые изнутри, и принять своевременные меры по их предотвращению и пресечению; во-вторых, вести диалог с нашими «партнерами» исходя из их менталитета и подходов к обеспечению национальной безопасности, что для указанных «партнеров» явно неприемлемо, вызывает раздражение, но позволяет прекрасно позиционировать и защитить национальные интересы нашей страны.

Поэтому при обучении вопросам обеспечения национальной безопасности не должно быть идеологической зашоренности, формирование знаний, умений и навыков обучающихся должно осуществляться на твердой российской конституционной основе с учетом наработанного мировым опытом багажа знаний и представлений в области обеспечения национальной безопасности.

Мохов А. А.

Научные исследования по проблемам обеспечения безопасности на стыке публичного и частного права

Не так давно процесс специализации, излишнего дробления научных направлений, отраслей (законодательства, права) был прекращен, из 15 научных специальностей у юристов осталось пять. Основной объем исследований по проблемам правового обеспечения национальной безопасности в настоящее время ведется по специальностям: 5.1.2. и 5.1.4. Отдельные вопросы могут рассматриваться в границах специальностей 5.1.1. и 5.1.5. Фактически не представленной является специальность 5.1.3. На наш взгляд, такой подход представляется не совсем верным: ряд видов безопасности полностью либо частично обеспечивается организациями и гражданами самостоятельно (как в силу наличия частного интереса, так и императивного требования законодателя) либо лицами (юридическими или физическими) совместно с публичными субъектами со специальными (особыми) задачами, при взаимодействии с ними; официальные документы, а также заявления правленцев от науки требуют проведения комплексных, межотраслевых и междисциплинарных исследований, что предполагает задействование в том числе и богатейшего арсенала науки

частного права. Нельзя не обратить внимание и на паспорта научных специальностей, дизайн которых впервые выделяет смежные специальности. На наш взгляд, наиболее перспективными для науки и практики представляется ряд исследований на стыке научных специальностей: 5.1.2 — публично-правовые (государственно-правовые) и 5.1.3 — частноправовые (цивилистические) науки. Единственной либо первой (при указании двух шифров в случае значительного вторжения к смежникам) в силу «публичности» избранной тематики, на наш взгляд, должна выступать специальность 5.1.2.

Воронов А. М.

Третий сектор гражданского общества как объект научных исследований правового обеспечения национальной безопасности современной России

Защита суверенитета страны, обеспечение безопасности гражданского общества, прав и свобод человека и гражданина представляются актуальными и значимыми для современной России.

В контексте заявленной проблематики представляется целесообразным обратиться к поправкам 2020 г. к Конституции РФ, в которых прописаны фундаментальные демократические постулаты развития российской государственности, в том числе в сфере обеспечения национальной безопасности. Положения п. «е.1» ч. 1 ст. 114 Конституции РФ о «поддержке» третьего сектора со стороны органа государственной власти в лице федерального Правительства и его привлечении к разработке и реализации государственной политики выступает дополнительной гарантией претворения в жизнь конституционно определенных аксиологических ориентиров Российского государства.

Институты гражданского общества наряду с органами публичной власти, реализуют и, что немаловажно, транслируют в массы национальные интересы и стратегические национальные приоритеты Российской Федерации. Такой статус третьего сектора гражданского общества опосредует дополнительный интерес со стороны государства к его деятельности и эффективности, которые должны вписываться в политическую парадигму нашего государства.

Эффективность деятельности третьего сектора — это не только залог поддержки населением политического режима России, но и гарантия повышения уровня информированности и вовлеченности граждан в общественную жизнь, сопоставимую с национальными интересами Российского государства. Запрос на реальную эффективную деятельность институтов гражданского общества обусловлен конституционным императивом о высшей ценности человека, его прав и свобод и связанной с ним триеди-

ной обязанностью Российского государства их признавать, соблюдать и защищать.

В связи с этим эффективность деятельности третьего сектора гражданского общества, отражающая степень выполнения им функций и собственных полномочий в интересах личности, общества и государства с наименьшими затратами и наибольшей результативностью, можно отнести к ее важнейшей интегральной характеристике. Подтверждением этому можно признать конституционную новеллу ст. 75.1, согласно которой в России «создаются условия… для взаимного доверия общества и государства».

Алексеев К. В.

Актуальность лингвоправовых исследований в сфере безопасности

На современном этапе проблемы безопасности, ее объектов и видов приобретают все большее значение в различных отраслях научного знания. В частности, размышления над понятийным аппаратом в сфере безопасности можно встретить в научных изысканиях философов, политологов, социологов, экономистов, юристов и т.д. Однако серьезных лингвистических исследований в рассматриваемой области мало, что, очевидно, обусловливает желание ученых, прежде всего юристов, определить семантику слов и словосочетаний в сфере безопасности, а также доказать или опровергнуть синонимию некоторых из них. Ситуация осложняется тем, что в законодательных и иных нормативных правовых актах часто отсутствуют четкие дефиниции. Так, например, происходит со словосочетаниями «государственная безопасность» и «безопасность государства», «общественная безопасность» и «безопасность общества», «личная безопасность» и «безопасность личности». Одни исследователи воспринимают подобные пары словосочетаний как синонимичные, другие — ищут смысловые оттенки, различающие понятия.

В данной проблеме целесообразно выделить три аспекта: лингвистический; научно-правовой (доктринальный) и аспект нормативно-правовой практики. Анализ терминологии и понятий в сфере безопасности, используемый в каждой из перечисленных сфер (лингвистической; научно-правовой и нормативно-правовой практики), показывает, что единства подходов у лингвистов, правоведов и законодателей в рассматриваемой области нет. Отсюда дискуссии, неоднозначное толкование правовых норм, посвященных безопасности, возникновение многочисленных вопросов. Очевидно, что такая ситуация должна быть кардинальным образом изменена, что признается многими учеными-юристами.

Можно констатировать, что для выработки единого понятийного аппарата в сфере безопасности требуется междисциплинарный подход. Одним из главных инструментов в этом плане видится лингвоправовой анализ

терминов и понятий, используемых в доктрине и правотворческой деятельности. В разработке понятийного аппарата в сфере безопасности лингвисты должны принимать активное участие. Это позволит прийти к обоснованным с точки зрения языка дефинициям, а также однозначному решению вопросов о синонимии или ее отсутствии слов и словосочетаний, используемых в законодательстве о безопасности. Результаты лингвоправовых исследований предопределят корректную реализацию идей безопасности в нормативных правовых актах.

Ягофарова И. Д.

Научно-образовательный потенциал как основа новой парадигмы национальной безопасности

Современная трансформация парадигмы национальной безопасности, обусловленная геополитическими вызовами, требует активного участия научно-образовательного комплекса в разработке методологических основ стратегического планирования. Принятие Федерального закона от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» актуализировало необходимость научного обеспечения процессов интеграции национальной безопасности и социально-экономического развития.

Стратегия национальной безопасности Российской Федерации, утвержденная Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400, демонстрирует концептуальный переход от защиты личности, общества и государства к защите национальных интересов, что требует пересмотра образовательных программ и научных подходов. Высшие учебные заведения призваны сформировать новое поколение специалистов, способных к комплексному анализу угроз и выработке упреждающих решений.

Научное сообщество должно сосредоточиться на разработке:

– методологии оценки эффективности мер национальной безопасности;

– системы показателей устойчивого социально-экономического развития страны;

– системы прогнозирования и предупреждения угроз и рисков национальной безопасности, ее отдельных видов.

Особое значение приобретает междисциплинарный подход, интегрирующий достижения юриспруденции, экономики, кибернетики и социальных наук. Образовательные программы должны включать изучение современных методов и технологий обеспечения национальной безопасности в условиях цифровой трансформации.

Колоткина О. А.

Приоритетные подходы подготовки кадров для системы обеспечения национальной безопасности

Реализация новой парадигмы национальной безопасности, основанной на идее «нет устойчивого социально-экономического развития без обеспечения безопасности и нет ценности в безопасности, если не следует такого развития», требует создания инновационной системы подготовки кадров, способной осознавать смену приоритетов стратегического планирования. Переход от отраслевого подхода к системе стратегических приоритетов, закрепленный в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации (утверждена Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400), обусловливает необходимость формирования новых профессиональных компетенций.

Ключевые направления развития образования в контексте национальной безопасности включают, на наш взгляд, разработку модульных образовательных программ, сочетающих фундаментальную подготовку с практико-ориентированными дисциплинами, к примеру, такими как «Управление в условиях кризисов», «Информационная безопасность», «Стратегический анализ и прогнозирование».

Актуализируется необходимость профессиональной подготовки будущих специалистов, на базе ведущих отечественных университетов, по новым видам национальной безопасности.

Интеграция науки и образования позволит создать эффективную систему подготовки кадров, способных обеспечить реализацию стратегических национальных приоритетов в условиях современных вызовов и угроз, с учетом приоритетов национальной политики Российской Федерации.

Утяшов Э. К.

Роль общей теории права в исследовании режимов военного положения

Элементом национальной безопасности является военная безопасность, которая осуществляется в ходе реализации функции обороны государства. Правовой формой реализации указанной функции является в том числе режим военного положения. Анализ не только российского, но и зарубежного законодательства, в котором регламентируется режим военного положения, свидетельствует, что предметом его особого регулирования являются общественные отношения, возникающие не только в публичной, но и в частной сферах.

Общая теория права, аккумулируя имеющиеся достижения и критически оценивая определенные недостатки отраслевых юридических наук, должна предложить обобщенное видение режима военного положения. Продуктивнее всего сделать это в рамках общетеоретической конструкции режима военного положения.

Юридическая конструкция, как умозрительная типовая модель регулирования правовой действительности, последовательно решая задачи режима военного положения, позволяет решить ряд общетеоретических и практических задач:

— сформулировать и объяснить причины правовой неопределенности в условиях этого режима, объяснить необходимость конкретизации и неизбежность осуществления индивидуального регулирования;

— выявлять наличие правовых деформаций при реализации режима военного положения в виде коллизий, существование пробелов в нормативном регулировании;

— спрогнозировать многообразие и динамичность общественных отношений, затрагиваемых режимом военного положения, которые в той или иной мере составляют предмет правового регулирования всех отраслей системы права;

— заблаговременное формирование определенной последовательности построения нормативного материала и устранение элементов правовой деформации;

— поиск приемлемого баланса частных и публичных интересов в структуре этой юридической конструкции, необходимость защиты имущественных интересов частных лиц;

— поиск типовых решений работы государственного механизма при введении военного положения;

— конструирование путей взаимодействия государственного аппарата и гражданского общества по решению задач и достижению целей военного положения и др.

Постановка вопроса об исследовании юридической конструкции режима военного положения способствует формированию методологической основы проведения соответствующих исследований, в том числе отраслевыми юридическими науками.

Кузьмин И. А.

Тенденции исследования системы правовых наказаний в контексте обеспечения национальной безопасности

Система правовых наказаний любого государства представляет собой упорядоченную совокупность всех видов наказаний, закрепленных в нормах права и используемых на практике. В странах, национальные правовые системы которых тяготеют к романо-германской правовой семье, как

правило, выделяются отраслевые подсистемы правовых наказаний. Меры уголовной, административно-правовой, гражданско-правовой и иных разновидностей юридической ответственности представлены разнообразными наказаниями, которые имманентно заложены в основу системы национальной безопасности.

Внутренние изменения в системе наказаний, влияющие на важные параметры национальной безопасности, выражены в следующих тенденциях.

Во-первых, персонификация (детализация) связана с поиском и нахождением новых юридических подходов к более обстоятельному учету личностных свойств нарушителя и условий противоправного поведения.

Во-вторых, дифференциация (разграничение) заключается в динамичном росте числа правовых наказаний с точки зрения увеличения их видового разнообразия и охвата обеспечиваемых правоотношений.

В-третьих, цифровизация (автономизация) выражена в повышении значения и роли программных средств и технологий искусственного интеллекта в деятельности по закреплению и возложению наказаний.

В-четвертых, прагматизация (практикориентированность) подразумевает дальнейшее усиление связи между результатами, полученными в результате общего и конкретного действия наказаний и социальными потребностями.

В-пятых, ресоциализация (адаптация) означает возрастание роли публичных институтов по подготовке «наказанных» правонарушителей к нормальной жизни в обществе и социально-полезной деятельности.

Обозначенные тенденции способствуют качественным трансформациям в системе правовых наказаний, постепенно укрепляя ее позиции в системе национальной безопасности и нивелируя карательные контексты последней.

Зозуля А. А.

Научные основы правового обеспечения промышленной безопасности в Арктической зоне Российской Федерации как специфического компонента системы права

Правовое регулирование промышленной безопасности в Арктической зоне РФ осуществляется на основе комплекса правовых и технико-юридических норм, определяющих права и обязанности по обеспечению оптимальной защищенности индивидуальных и общественных интересов от угроз, связанных с нарушением технологического процесса на индустриальных объектах Арктики вследствие аварий и инцидентов техногенного, природного или антропогенного характера. Специфическими чертами рассматриваемой нормативной системы являются: 1) необходимость согласования «контрадикторных» противоречий между экономическим

развитием полярных территорий и сохранением природной среды; 2) значительная роль международно-правового компонента в силу объективной взаимозависимости циркумполярных государств; 3) «кросс-отраслевой» характер действия норм, регламентирующих обеспечение промышленной безопасности; 4) инклюзия мягкого права, т.е. созданных невластными субъектами рекомендаций, правил, стандартов, которые воспринимаются участниками рассматриваемых отношений как ориентиры для принятий решений.

Идентификация рассматриваемой совокупности норм в качестве компонента традиционной структуры системы права затрудняется отсутствием четких контуров сферы регулируемых отношений. Проспектовые аспекты государственного управления в этой области «распылены» по различным документам стратегического планирования в относительно обособленных направлениях — безопасности, промышленности и развития северных территорий. Неопределенность объекта регулирования усугубляется отсутствием понятия «промышленная безопасность» в международном праве.

Названные особенности приводят к выводу, что комплекс правоположений в сфере промышленной безопасности имеет признаки циклического нормативного массива. С учетом этого, для повышения эффективности правового регулирования в рассматриваемой сфере целесообразна разработка и принятие отдельного документа стратегического планирования — концепции обеспечения промышленной безопасности в Арктической зоне Российской Федерации.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 197—214.
Transport law and security. 2025; (4(56)):197—214.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИЙ

Научная статья
УДК 342.5

Обзор II Всероссийской научно-практической конференции с международным участием «Правовые вопросы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации», посвященной Дню народного единства

(Московский университет имени А. С. Грибоедова, Москва, 7 ноября 2025 года)

Аксенов Алексей Николаевич,
старший преподаватель юридического факультета,
Московский университет имени А. С. Грибоедова,
Москва, Россия
pravo21vek@mail.ru

Воронин Сергей Александрович,
преподаватель юридического факультета,
Московский университет имени А. С. Грибоедова,
Москва, Россия
fondress@yandex.ru

Закомолдин Руслан Валериевич,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент юридического факультета,
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

Камышанский Дмитрий Юрьевич,
старший преподаватель юридического факультета,
председатель Совета молодых ученых,
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

Кикоть-Глуходеева Татьяна Владимировна,
доктор юридических наук, доцент,
и.о. директора института кибербезопасности
факультета искусственного интеллекта,
Российский университет дружбы народов
имени Патриса Лумумбы (РУДН),
Москва, Россия
kikot_tv@rudn.ru

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

Набиев Сергей Руфаилович,
кандидат юридических наук,
доцент института сервисных технологий,
Российский государственный университет туризма и сервиса (РГУТИС),
Москва, Россия
nabiev-sr@yandex.ru

Аннотация. Представлен обзор II Всероссийской научно-практической конференции с международным участием «Правовые вопросы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации», посвященной Дню народного единства и прошедшей 7 ноября 2025 г. в Московском университете имени А. С. Грибоедова. Научно-практическая конференция собрала в общей сложности около 120 участников из 46 регионов Российской Федерации и Республики Беларусь, среди которых представители более 65 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.

Для цитирования: Обзор II Всероссийской научно-практической конференции с международным участием «Правовые вопросы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации», посвященной Дню народного единства (Московский университет имени А. С. Грибоедова, Москва, 7 ноября 2025 г.) // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 197—214.

Original article

Review of the 2nd All-Russian scientific and practical conference with international participation "Legal issues of enforcement of national security of the Russian Federation", dedicated to the National Unity Day

(A.S. Griboedov Moscow University, Moscow, November 7, 2025)

Aleksey N. Aksenov,
Senior Lecturer,
A.S. Griboedov Moscow University,
Moscow, Russia
pravo21vek@mail.ru

Sergey Al. Voronin,
Lecturer of the Law Faculty,
A.S. Griboedov Moscow University,
Moscow, Russia
fondress@yandex.ru

Ruslan V. Zakomoldin,
Candidate of Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Law Faculty,
A.S. Griboedov Moscow University,
Moscow, Russia
rus.zackomoldin@yandex.ru

Olga Ol. 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

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

Tatiyana V. Kikot-Glukhodeeva,
Doctor of Law, Associate Professor,
Acting Director of the Cybersecurity Institute,
Faculty of Artificial Intelligence,
Peoples' Friendship University of Russia
named after Patrice Lumumba (RUDN),
Moscow, Russia
kikot_tv@rudn.ru

Petr N. Kobets,
Doctor of Law, Professor,
Main Researcher,
National Research Institute of the Ministry of Interior of the
Russian Federation,
Moscow, Russia
pkobets37@rambler.ru

Sergey R. Nabiev,
Candidate of Law,
Associate Professor of the Institute of Service Technologies,
Russian State University of Tourism and Service,
Moscow, Russia
nabiev-sr@yandex.ru

Abstract. There has been presented a review of the of the 2nd All-Russian scientific and practical conference with international participation "Legal issues of enforcement of national security of the Russian Federation", dedicated to the National Unity Day and held on November 7, 2025, at A.S. Griboyedov Moscow University. The scientific and practical conference brought together approximately 120 participants from 46 regions of the Russian Federation and the Republic of Belarus, including representatives of more than 65 educational and scientific organizations, as well as practicing lawyers from law-making, law enforcement, and judicial bodies, and representatives of public organizations. The current paper contains abstracts of the keynote speeches presented by the conference participants.

Keywords: security; national security; national security enforcement.

For citation: Review of the 2nd All-Russian scientific and practical conference with international participation "Legal issues of enforcement of national security of the Russian Federation", dedicated to the National Unity Day (A.S. Griboedov Moscow University, Moscow, November 7, 2025)// Transport law and security. 2025; (4(56)):197–214.

© Коллектив авторов, 2025

7 ноября 2025 г. в Московском университете имени А. С. Грибоедова состоялась II Всероссийская научно-практическая конференция с международным участием «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. С его точки зрения, необходимость проведения подобных мероприятий объясняется глобальными геополитическими переменами, обусловленными трансформацией международного права в сфере безопасности. Эти изменения главным образом связаны со спецоперацией, проводимой Российской Федерацией, и введением беспрецедентных санкций против нашей страны со стороны Соединенных Штатов Америки и стран — членов Североатлантического альянса.

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 Российской Федерации, главный научный сотрудник Центра исследования проблем безопасности РАН. В своем обращении он подчеркнул, что происходящие в России и мире процессы выступают катализаторами к появлению новых и качественной трансформации имеющихся угроз безопасности личности, общества и государства в различных сферах. Особое внимание сегодня должно быть направлено на противодействие терроризму и экстремизму, особенно в молодежной среде, поскольку все больше молодых людей вовлекается в диверсионную и террористическую деятельность на территории России, в том числе актам скулшутинга. Особое значение приобретает глубокая и всесторонняя работа с молодежью в контексте глобального ценностного кризиса молодого поколения, который оказывает негативное влияние на обеспечение национальной безопасности. Д. В. Ирошников отметил, что научное сообщество сегодня призвано выработать ценные рекомендации по совершенствованию правового обеспечения национальной безопасности в части противодействия современным угрозам.

Иван Анатольевич Близнец, доктор юридических наук, профессор, декан юридического факультета Московского университета имени А. С. Грибоедова, обращаясь к участникам конференции, выразил уверенность в продолжении успешного научного взаимодействия между всеми научными и образовательными организациями, чьи представители присутство-

вали на данном мероприятии. Как полагает Иван Анатольевич, реализация такого сотрудничества наиболее достижима благодаря проведению междисциплинарных, межвузовских и общероссийских конференций, семинаров и других научных мероприятий, привлекающих внимание молодых ученых, студентов и аспирантов. Существенным фактором для совершенствования юридической науки служит высокая квалификация подготовки начинающих юристов опытными специалистами, менторством и педагогическим руководством старших коллег. Кроме того, он высказал предложение о возможности проведения различного рода мастер-классов для обучающихся представителями научных и образовательных организаций по вопросам обеспечения национальной безопасности российской безопасности, а также присвоения международного статуса проводимой конференции.

Во вступительном слове ***Михаила Юрьевича Воронина***, доктора юридических наук, профессора, директора института международного права и правосудия Московского государственного лингвистического университета, выражена благодарность всем присутствующим на мероприятии за активное участие и искреннюю заинтересованность проблемами укрепления национальной безопасности в условиях современного непростого периода. Также он презентовал институт международного права и правосудия Московского государственного лингвистического университета, рассмотрев историю его формирования, основные задачи и структуру. Подводя итог своему выступлению, Михаил Юрьевич обратился ко всем собравшимся с рекомендацией более активно взаимодействовать друг с другом в научной сфере.

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 обеих секций выступил ***Дмитрий Юрьевич Камышанский***, старший преподаватель юридического факультета, председатель Совета молодых ученых 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, уделил особое внимание благоприятной динамике вовлечения специалистов разных сфер к научным дискуссиям по вопросам обеспечения национальной безопасности, в том числе в условиях проведения Российской Федерацией специальной военной операции по демилитаризации и денацификации Украины, жесткой санкционной политики иностранных государств, развития цифровой экономики и повсеместного использования возможностей искусственного интеллекта. Также им было отмечено, что важным элементом организа-

ции научной деятельности любого вуза является привлечение аспирантов и студентов в научные дебаты относительно вопросов укрепления национальной безопасности.

Научно-практическая конференция собрала в общей сложности около 200 участников из 46 регионов России и Республики Беларусь, среди которых представители более 65 образовательных и научных организаций, а также практикующие юристы из правотворческих, правоприменительных и судебных органов, представители общественных организаций. Продуктивную работу с таким количеством участников позволил осуществить гибридный формат конференции с возможностью подключений онлайн.

В работе первой секции «Основы обеспечения безопасности (по различным направлениям деятельности)» 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 на основе анализа научных источников, нормативных правовых актов, документов стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности выявила особенности национальных интересов. Ириной Борисовной сделан вывод, что содержание национальных интересов познается на основе теоретических положений об общих категориях «интерес», «потребность», «ценность» и положений теории национальной безопасности. Национальные интересы, являющиеся формой выражения национальных ценностей российской нации и обеспечивающие ее стабильное развитие, подлежат закреплению в федеральном законе.

Татьяна Владимировна Кикоть-Глуходедова, доктор юридических наук, доцент, и.о. директора института кибербезопасности ФИИ РУДН имени Патриса Лумумбы, посвятила свой доклад правовым механизмам и институциональным решениям глобального сотрудничества в сфере кибербезопасности. Татьяной Владимировной проанализированы основные международные соглашения, включая Будапештскую конвенцию о киберпреступности 2001 г. и принятую в 2024 г. Конвенцию ООН против киберпреступности. Рассмотрены региональные механизмы сотрудничества в рамках БРИКС, ШОС, СНГ и других организаций. Особое внимание уделено различиям в подходах к управлению киберпространством между западной либеральной моделью и суверенной моделью, продвигаемой Россией и Китаем. Татьяной Владимировной освещены современные вызовы меж-

дународного сотрудничества, включая политические разногласия, различия в законодательстве и технические сложности, проанализированы роль Группы двадцати в глобальном управлении цифровой экономикой и кибербезопасностью. Ею также предложены конкретные рекомендации по совершенствованию доктринальных и законодательных аспектов международного сотрудничества, включая разработку единой доктрины киберсуверенитета, создание Международного агентства по кибербезопасности и учреждение Глобального кибертрибунала.

В своем выступлении ***Алексей Валерьевич Попов***, старший научный сотрудник ВНИИ МВД России, представил результаты исследования перспектив применения технологий искусственного интеллекта для выявления случаев криминальных банкротств. Им рассмотрены основные методы анализа больших объемов финансовой отчетности и выявление признаков мошенничества, злоупотреблений и преднамеренных действий руководства компаний перед объявлением банкротства. Особое внимание уделено разработке алгоритмов машинного обучения, позволяющих оперативно обнаруживать подозрительные схемы вывода активов, фиктивные сделки и манипуляции бухгалтерским учетом. Кроме того, Алексеем Валерьевичем рассмотрены типичные модели поведения недобросовестных должников и возможные способы автоматизации процесса распознавания подобных схем. Обосновывается необходимость интеграции ИИ-технологий в существующие системы финансового мониторинга и правоохранительной практики для повышения эффективности предотвращения и раскрытия финансовых преступлений.

Ильговой Ольгой Олеговной, старшим преподавателем кафедры гражданско-правовых дисциплин Университета прокуратуры Российской Федерации, в своем докладе был представлен результат изучения вопросов деятельности органов прокуратуры в сфере обеспечения безопасности несовершеннолетних в контексте проблем незаконного оборота отдельных видов оружия среди детей. Ольгой Олеговной представлены результаты анализа статистических данных, судебной практики, публикаций в средствах массовой информации и интернет-пространства, касающихся использования пневматического оружия несовершеннолетними. Рассмотрены действующее законодательство и предлагаемые законопроекты, а также механизмы прокурорского надзора за соблюдением требований законодательства в указанной сфере. На основе проведенного анализа Ольгой Олеговной предложены пути совершенствования деятельности органов прокуратуры, включая разработку методических рекомендаций и координацию с органами внутренних дел, направленные на повышение духовно-нравственной безопасности и защиту прав несовершеннолетних.

В работе секции «Трибуна молодого ученого» (для аспирантов и студентов) приняли активное участие и выступили с докладами аспиранты и студенты различных высших учебных заведений Российской Федерации.

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 проведении мастер-классов со студентами Московского университета имени А. С. Грибоедова по вопросам обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, а также рассмотрении возможности привлечения к мероприятию коллег из различных иностранных государств.

Тезисы основных докладов участников конференции

Кардашова И. Б.

Об особенностях национальных интересов

Национальные интересы являются основной составляющей системы национальной безопасности, исходя из ее определения в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации (далее — Стратегии) как «состояния защищенности национальных интересов Российской Федерации от внешних и внутренних угроз». Значимость рассмотрения категории «национальные интересы» возрастает в связи с ее конституционным закреплением в 2020 г. в п. «ж» ст. 83 Конституции РФ, а также с определением на современном этапе новых национальных интересов «сбережение народа» и «укрепление традиционных российских духовно-нравственных ценностей» в Стратегии.

Несмотря на исследование природы национальных интересов многими специалистами, остается несформированным солидарное мнение об их особенностях. Подготовлены немногочисленные научные работы, в которых указывается на международный императив правового обеспечения национальных интересов с учетом тенденций общественной практики, но, как правило, уделяется внимание частным и публичным, законным, государственным интересам.

Национальные интересы остаются первоосновой и «ключевой вещью» в жизненно важной сфере обеспечения национальной безопасности, поэтому следует выявлять их особенности с опорой на теорию общей категории «интереса» и теорию национальной безопасности. Закономерностью такого познания должна быть тесная взаимосвязь социальных реалий — потребностей и ценностей.

Системное аккумулирование знаний о сложном и неделимом явлении национальные интересы, обладающем ценностным характером и характеризующимся динамичным соотношением объективного и субъективного, позволит адаптировать эту пришедшую из американской теории категорию в многонациональном Российском государстве и определить оконча-

тельно в законе. Только «право в условиях гражданского общества ... является убежищем для человека», «...призванным по своей глубокой сути быть стражем людских интересов», определяющих стратегические приоритеты развития сильной российской державы.

Кикоть-Глуходеева Т. В.

Правовые механизмы глобального сотрудничества в сфере кибербезопасности

Обеспеечние национальной безопасности в отдельных государствах, превалирующее над таким же обеспечением в других странах, хотя и повышает уровень безопасности этих государств, но одновременно увеличивает угрозу безопасности в глобальном масштабе. Необходимая эффективность правового обеспечения национальной безопасности в разных странах, позволяющая снизить общую угрозу безопасности на планете, достижима лишь при подходе к соответствующему правовому обеспечению не как к институту, независимому от других государств, а как к составной части унифицированного правового обеспечения безопасности в мире. С этой целью, несмотря на многие отличия в правовом регулировании и организации деятельности специализированных государственных органов, обеспечивающих национальную безопасность в тех или иных странах, следует, используя схожие методологическую и понятийную основы, ориентироваться на имеющийся в этой области передовой опыт, имплементацию правовых норм и конвергенцию концептуальных подходов при обеспечении национальной безопасности различных государств.

Глобальная цифровизация и развитие ИКТ кардинально изменили систему международной безопасности. Транснациональный характер киберпреступности и зависимость критической инфраструктуры от информационных систем требуют согласованных подходов к обеспечению кибербезопасности.

В контексте совершенствования международного сотрудничества в сфере кибербезопасности представляется необходимым развитие новых доктринальных подходов. Современное международное право нуждается в кодификации принципов цифрового суверенитета для четкого определения границ государственной юрисдикции в киберпространстве. Необходимо выработать баланс между национальным суверенитетом и глобальной связанностью интернета, учитывая транснациональный характер цифровых технологий. Доктрина должна определить пределы государственного контроля над киберпространством, не нарушая принципы свободного информационного обмена.

Требуется формализация международно-правовых обязательств государств по предотвращению киберугроз, исходящих с их территории, что включает установление стандартов минимальной кибербезопасности для

критической инфраструктуры и механизмов ответственности за бездействие в области кибербезопасности.

На региональном уровне в рамках СНГ и ЕАЭС требуется обновление Соглашения о сотрудничестве в области информационной безопасности 2001 г. с учетом современных вызовов и создание единого центра реагирования на киберинциденты СНГ. Необходима гармонизация национальных законодательств о персональных данных для облегчения трансграничного обмена информацией. В рамках БРИКС+ предлагается принятие Конвенции БРИКС о кибербезопасности и создание фонда технической помощи развивающимся странам.

Институциональное развитие должно включать создание Международного агентства по кибербезопасности — специализированного учреждения ООН со статусом международной организации для координации глобальных усилий по кибербезопасности. Агентство должно получить мандат на разработку технических стандартов и рекомендаций в области кибербезопасности. Предлагается также учреждение Всемирного фонда кибербезопасности для поддержки программ наращивания потенциала и помощи развивающимся странам в создании кибер-инфраструктуры.

Камышанский Д. Ю.

Угрозообразующие факторы в сфере обеспечения безопасности на пространстве ОДКБ как приоритетный объект исследования в современных условиях

Конфликтный потенциал в мире в целом, а также на региональном уровне остается очень высоким. В связи с появлением новых и обострением существующих угроз национальной, региональной и международной безопасности необходимым условием совершенствования механизмов обеспечения общих стратегических интересов государств — членов Организации Договора о коллективной безопасности является использование результатов научных и аналитических исследований в этой области.

Угрозы безопасности, а также механизмы их формирования и развития выступают приоритетными объектами изучения в рамках проводимых научных и аналитических исследований, результаты которых, в свою очередь, служат основой для поддержки процессов подготовки и принятия управленческих решений стратегического, тактического и оперативного характера в сфере обеспечения национальной, региональной и международной безопасности.

Отметим, что фиксируемые на сегодняшний день особенности международной обстановки на пространстве ОДКБ обусловлены колоссальными преобразованиями всей системы мирового порядка и архитектуры международной безопасности, сопровождающимися, в свою очередь, возникновением новых очагов напряженности. Актуальными продолжают оста-

ваться как угрозы, исходящие от традиционных источников, так и новые угрозы и вызовы, связанные с использованием современных форм и технологий противоборства.

Результаты проводимых исследований свидетельствуют о том, что в среднесрочной перспективе состояние геополитической обстановки продолжит оставаться сложным и нестабильным, с тенденцией к эскалации напряженности вблизи рубежей государств — членов ОДКБ.

Представляется, что наша общая задача — сформировать условия максимальной защищенности наших государств от рассматриваемых угроз, укрепить стабильность и мир на пространстве ОДКБ, продолжить развитие тех взаимовыгодных интеграционных процессов, которые за последние десятилетия стали примером подлинно партнерских отношений.

Работа на данном направлении ведется непрерывно.

Продуктивно проводятся различного рода заседания, совещания, научно-организационные мероприятия, на которых рассматриваются наиболее важные вопросы организации совместной деятельности, в том числе с учетом прогнозных оценок угроз безопасности.

Эти и многие другие шаги позволят укрепить взаимодействие научных и образовательных организаций на пространстве ОДКБ, обеспечить необходимый уровень координации их совместной деятельности, а также мобилизовать потенциал гуманитарной науки, все имеющиеся силы и средства на решение актуальных задач обеспечения национальной, региональной и международной безопасности в условиях формирующегося многополярного мира.

Закомолдин Р. В.

Обеспечение информационной безопасности: уголовно-правовой и криминологический аспекты

В современном мире развитие информационно-телекоммуникационных технологий и на их основе продолжающаяся информатизация оказывают существенное влияние на различные сферы жизни человека, развития общества и функционирования государства.

Информатизация (цифровизация, цифровая трансформация) по сути приводит к расширению среды обитания человека, функционирования общества и государства. Сегодня мы эту среду обитания называем поразному — информационное пространство, виртуальный мир и киберпространство.

Рост количества киберпреступлений привел к необходимости развития мер по защите информации и обеспечению информационной безопасности. Уголовное законодательство включает нормы, направленные на предотвращение и пресечение преступлений, совершенных с использованием информационно-телекоммуникационных технологий или в сфере

компьютерной информации, а также наказание за нарушение требований в сфере информационной безопасности и защиты информации.

Таким образом, информатизация, как и всякое явление современного мира, имеет как положительные, так и отрицательные последствия. При этом ряд таких последствий неизбежно оказывается в криминальной сфере и требует адекватного ответного уголовно-правового и криминологического реагирования и воздействия. Всякая новая форма преступности, связанная с использованием информационно-телекоммуникационных технологий, требует адаптации правового регулирования и усиления работы законодателя и правоприменителя в целях обеспечения надлежащего уровня информационной безопасности и нейтрализации (в идеале) либо минимизации соответствующих угроз. Каждая из упомянутых проблем по отдельности решаема, но в комплексе они составляют неразрешенный пласт вопросов, поскольку в данной сфере имеют место правовая неопределенность и отсутствие должного правового регулирования. В связи с этим необходима системная комплексная долгосрочная работа в этом направлении.

Кобец П. Н.

Правовые и организационные основы обеспечения общественной и государственной безопасности в условиях режима военного положения 1941—1945 гг.

В год 80-летия Великой Победы советского народа в Великой Отечественной войне чрезвычайно важно остановиться на анализе правовых и организационных основ работы по обеспечению общественной и государственной безопасности в рассматриваемый период отечественной истории.

С началом Великой Отечественной войны сразу же были выявлены и, соответственно, обозначились потребности существенного реформирования отечественной правовой системы, которые в наибольшей степени были обусловлены переводом страны на военные рельсы в связи с установленным 22 июня 1941 г. режимом военного положения.

Правовые и организационные основы работы по обеспечению общественной и государственной безопасности в рассматриваемый исторический период не позволили дестабилизировать общественную и политическую ситуацию в стране. С началом военных действий правовое регулирование рассматриваемой работы не прекращало дальнейшего развития. Весь функционал совместной работы правоохранителей и населения, имевший место быть в довоенное время, не только активно применялся во время войны, но и нормативно закрепился в различных правовых актах. Приоритетным курсом законодательного регулирования совместной правоохранительной работы общества и милиции стал призыв о необходимо-

сти задействования всех имеющихся в стране ресурсов для решительного и мощного отпора немецким захватчикам и обеспечения надлежащей безопасности тыла.

Реализованный в первые дни Великой Отечественной войны комплекс законотворческих мероприятий позволил чрезвычайно быстро переформатировать всю деятельность органов государственной власти и управления с мирного ритма жизни на военный. Подобный правовой подход наглядно демонстрирует особую значимость как правовой, так и законодательной системы государства, благодаря которым был внесен неоценимый вклад в единую систему борьбы с немецко-фашистскими захватчиками, способствующую Великой Победе советского народа. Этот положительный опыт необходимо продолжать изучать, потому как при необходимости вполне возможно использование положительных результатов правовых и организационных механизмов по обеспечению общественной и государственной безопасности военного периода 1941—1945 гг. в случае возникновения в нашей стране различных чрезвычайных обстоятельств.

Ильгова О. О.

Деятельность органов прокуратуры в сфере обеспечения безопасности несовершеннолетних: проблемы незаконного оборота отдельных видов оружия среди детей

В современной России обеспечение духовно-нравственной и физической безопасности подрастающего поколения рассматривается в качестве одного из приоритетных направлений государственной политики. Этот вектор закреплен в стратегических и программных документах, направленных на формирование у несовершеннолетних системы ценностных ориентиров, основанных на патриотизме, гражданственности, уважении к закону и традиционным духовно-нравственным идеалам.

В условиях нарастающей геополитической напряженности, информационной экспансии и усиления деструктивных идеологических воздействий на общественное сознание особую актуальность приобретает защита несовершеннолетних от угроз духовно-нравственной и физической безопасности. Несмотря на постоянное совершенствование федерального законодательства, регулирующего вопросы профилактики экстремизма, незаконного оборота оружия и противодействия распространению вредоносной информации, в подростково-молодежной среде сохраняется тенденция к распространению девиантных и асоциальных форм поведения. Продолжают фиксироваться случаи вовлечения несовершеннолетних в интернет-сообщества, пропагандирующие насилие, криминальную субкультуру, суицидальные настроения, а также вооруженные нападения на образовательные организации и иные объекты с массовым пребыванием людей.

Указанные процессы свидетельствуют о необходимости комплексного подхода к профилактике противоправного поведения несовершеннолетних и укреплению правовых основ защиты их жизни, здоровья и нравственного развития. В связи с этим особое значение приобретает деятельность органов прокуратуры РФ, обладающих конституционными полномочиями по надзору за исполнением законов, защите прав и свобод человека и гражданина, а также координации работы правоохранительных органов в сфере профилактики правонарушений.

Комплексный подход, сочетающий совершенствование законодательной базы и прокурорской практики, является необходимым условием эффективного противодействия противоправным действиям несовершеннолетних с использованием оружия и обеспечения их безопасности.

Аксенов А. Н.

Криминологические особенности семейно-бытовых преступлений, совершенных путем обмана и злоупотребления доверием

Семейно-бытовое пространство традиционно считается зоной эмоциональной стабильности и защищенности индивида, однако именно здесь нередко совершаются преступления, нарушающие этот фундамент личной безопасности. Особенность преступлений, совершаемых путем обмана и злоупотребления доверием в семейной среде, заключается в скрытом характере противоправных действий, затрудняющих своевременное выявление и пресечение преступлений такого типа.

Представляется, что в настоящее время необходимы комплексный анализ криминологической природы преступлений, совершаемых посредством обмана и злоупотребления доверием в семейно-бытовой сфере, выявление ключевых характеристик субъектов таких преступлений, обстоятельств, способствующих реализации преступных намерений, а также разработка рекомендаций по профилактике и предупреждению рассматриваемых общественно опасных деяний.

Предотвращение семейно-бытовых преступлений, совершаемых путем обмана и злоупотребления доверием, предполагает реализацию комплекса мер, включающих как индивидуальные усилия граждан, так и действия различных государственных структур.

1. Индивидуальная профилактика:

— повышение уровня правовой культуры и финансовой грамотности населения;

— регулярное консультирование с юристами перед подписанием договоров, передачей крупных сумм денег или оформлением имущественных сделок;

— сохранение конфиденциальности важной информации о финансовом положении и личной жизни;

— проявление осторожности при принятии предложений помощи или выгодных инвестиционных проектов, исходящих от знакомых лиц и др.

2. Государственная политика:

— совершенствование системы уголовного преследования и судебной практики по делам о мошенничестве в семейно-бытовой сфере;

— проведение информационно-просветительских кампаний среди населения с целью предупреждения подобных преступлений;

— разработка нормативных правовых актов, ужесточающих ответственность за аналогичные преступления и др.

Специфика семейных отношений может создавать благоприятные условия для развития криминальных схем, направленных на обман и эксплуатацию доверия. Важно понимать, что безопасность внутри семьи должна основываться не только на любви и взаимопонимании, но и на внимательном подходе к финансовым вопросам, юридическом просвещении и готовности защищать свои права и интересы в сложных жизненных обстоятельствах.

Таким образом, исследование криминологических особенностей семейно-бытовых преступлений, совершаемых путем обмана и злоупотребления доверием, требует комплексного подхода, учитывающего широкий спектр социально-экономических, психологических и правовых аспектов жизнедеятельности российского общества.

Воронин С. А.

Возможности использования теории конфликта Р. Г. Дарендорфа при разрешении современных политических конфликтов

Ральф Густав Дарендорф — англо-германский социолог, социальный философ, политолог и общественный деятель. Наиболее известен научным трудом «Класс и классовый конфликт в индустриальном обществе» (1959), в котором предложил переработку традиционных концепций класса, основанных на собственности (или несобственности) на средства производства, заменив их определением класса с точки зрения моделей власти.

Для разрешения современных политических конфликтов теория Дарендорфа предлагает ряд практических рекомендаций, которые были выделены автором.

1. Анализ структуры конфликта. Необходимо выявить ключевых игроков, их цели и ресурсы. Определение структурных характеристик помогает выбрать оптимальную стратегию вмешательства.

2. Создание институциональных механизмов. Развитие правовых норм, усиление гражданских институтов и создание платформ для диалога способствуют уменьшению напряженности и предотвращению эскалации конфликтов.

3. Разработка инструментов влияния. Использование методов убеждения, переговоров и санкций может стимулировать конфликтующие стороны к сотрудничеству и согласованию позиций.

4. Поддержка демократизации и плюрализма. Обеспечение равных прав и свобод способствует формированию устойчивых демократических обществ, где конфликты разрешаются цивилизованными методами.

Таким образом, теория конфликта Р. Г. Дарендорфа предоставляет теоретическую основу и практические рекомендации для эффективного управления современными политическими конфликтами. Ее применение позволяет не только снизить интенсивность противостояния, но и создать условия для долгосрочного мирного сосуществования.

Набиев С. Р.

Использование искусственного интеллекта для обеспечения безопасности туризма

Туризм является одной из наиболее динамично развивающихся отраслей экономики многих стран мира. Рост числа туристов сопровождается увеличением рисков, связанных с террористическими актами, природными катастрофами, преступностью и эпидемиями и др. Применение современных цифровых решений, основанных на возможностях использования потенциала искусственного интеллекта (далее — ИИ), позволяет эффективно выявлять угрозы и оперативно реагировать на чрезвычайные ситуации в рассматриваемой сфере. Традиционные подходы к управлению рисками зачастую оказываются недостаточными ввиду непредсказуемости событий и большой динамики изменения обстановки. Именно здесь возникают возможности для инновационного подхода, основанного на применении технологий ИИ.

Современные технологии ИИ позволяют автоматизировать процессы сбора, обработки и анализа больших объемов данных, что открывает новые перспективы для предупреждения кризисных ситуаций и минимизации последствий происшествий различного рода. Среди основных направлений применения ИИ в сфере туризма выделяются мониторинг социальных сетей, распознавание образов, прогностическое моделирование, управление потоками туристов и др.

Указанные методы успешно применяются в разных регионах мира. Например, опыт Китая демонстрирует высокую эффективность использования биометрических систем идентификации туристов, а Великобритания активно внедряет системы интеллектуального видеонаблюдения для контроля над криминогенной обстановкой.

Российские регионы также постепенно начинают осваивать потенциал ИИ для обеспечения безопасности туристов. Так, например, Москва активно развивает систему видеонаблюдения с функцией автоматического рас-

познавания лиц, Краснодарский край создает цифровые карты зон повышенной опасности для купания и занятий экстремальным спортом, Республика Крым внедряет автоматизированные системы слежения за экологическим состоянием курортных территорий.

Однако процесс внедрения ИИ сталкивается с рядом серьезных препятствий, таких как недостаток квалифицированных кадров, высокая стоимость оборудования и программного обеспечения, проблемы с конфиденциальностью персональных данных и необходимость законодательного регулирования вопросов применения технологий ИИ.

По нашему мнению, применение технологий ИИ открывает значительные перспективы для совершенствования систем обеспечения безопасности туризма. Преимущества включают:

1) повышение точности и скорости принятия управленческих решений;

2) предотвращение чрезвычайных ситуаций и снижение негативных последствий аварий и стихийных бедствий;

3) улучшение общего впечатления туристов благодаря персонализации услуг и быстрому реагированию на запросы и жалобы и др.

Для успешной реализации стратегии внедрения ИИ важно наладить тесное взаимодействие государства, бизнес-сообщества и науки, создать условия для подготовки профессиональных кадров и обеспечить достаточный уровень финансирования исследований и разработок в этой области.

Таким образом, искусственный интеллект становится важным инструментом для устойчивого развития туризма, способствуя созданию безопасной среды для отдыхающих и повышая конкурентоспособность отечественных туристических направлений на мировом рынке.

Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 215—222.
Transport law and security. 2025; (4(56)):215—222.

РЕЦЕНЗИИ

Научная статья
УДК 342

Персональные данные в системе транспортной безопасности: правовые вызовы цифровой эпохи

Бегишев Ильдар Рустамович,
доктор юридических наук, доцент,
Казанский инновационный университет имени В. Г. Тимирясова,
заслуженный юрист Республики Татарстан,
Казань, Россия

Аннотация. Настоящая статья представляет собой отзыв об автореферате диссертации С. А. Быстряковой на тему: «Правовое регулирование цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности», представленной на соискание ученой степени кандидата юридических наук по научной специальности.

Ключевые слова: аутентификация; безопасность; биометрические данные; большие данные; идентификация; информационное право; искусственный интеллект; персональные данные; транспортная безопасность; цифровой оборот; цифровые технологии.

Для цитирования: Бегишев И. Р. Персональные данные в системе транспортной безопасности: правовые вызовы цифровой эпохи // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4(56). С. 215—222.

REVIEWS

Original article

Personal data in transport security system: legal challenges of the digital age

Ildar R. Begishev,
Doctor of Law, associate professor,
Kazan Innovative University named after V. G. Timiryasov,
honored lawyer of the Republic of Tatarstan,
Kazan, Russia

Abstract. The current paper has presented a review of the dissertation abstract by S. A. Bystryakova on the topic “Legal Regulation of Digital Circulation of Personal Data in the Transport Security System”, submitted for the degree of Candidate of Law in the scientific specialty.

Keywords: authentication; security; biometric data; big data; identification; information law; artificial intelligence; personal data; transport security; digital circulation; digital technologies.

For citation: Begishev I.R. Personal data in transport security system: legal challenges of the digital age// Transport law and security. 2025; (4(56)):215—222.

© Бегишев И. Р., 2025

1. Актуальность темы диссертации

Представленная к защите диссертация С. А. Быстряковой [1] посвящена исследованию одной из наиболее значимых и перспективных проблем современного информационного права — правовому регулированию цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности. Актуальность избранной темы детерминируется совокупностью факторов концептуального и прикладного характера.

В условиях цифровой трансформации российского общества и государства транспортная сфера претерпевает кардинальные изменения, связанные с внедрением информационно-коммуникационных технологий, систем искусственного интеллекта, биометрических технологий и платформенных решений. Экспоненциальный рост цифровых данных в транспортных системах актуализирует проблематику правового обеспечения их оборота, особенно в части персональных данных граждан.

Особую остроту проблема приобретает в контексте обеспечения транспортной безопасности как важнейшей составляющей национальной безопасности Российской Федерации. Современные угрозы террористического характера, необходимость противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса требуют эффективного информационно-аналитического обеспечения, основанного на обработке и анализе больших массивов персональных данных.

Стратегические документы развития России, включая Стратегию национальной безопасности Российской Федерации и Транспортную стратегию Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, определяют цифровизацию транспортной отрасли как приоритетное направление государственной политики. В этих условиях формирование соответствующего правового механизма регулирования цифрового оборота персональных данных в системе транспортной безопасности приобретает первостепенное значение для защиты конституционных прав граждан при обеспечении национальных интересов в транспортной сфере.

2. Структура и содержание диссертации

Структурная организация диссертационного исследования отличается продуманной логической архитектоникой и системностью подхода к изучению заявленной проблематики. Трехглавная структура работы позволяет автору последовательно и всесторонне проанализировать теоретико-методологические основы темы, современное состояние правового регулирования и перспективы развития в условиях цифровой трансформации.

Глава 1 «Теоретические и методологические вопросы исследуемой темы» состоит из трех параграфов и посвящена фундаментальным концептуальным вопросам исследования.

В первом параграфе автор проводит глубокий анализ влияния процессов цифровизации на транспортную сферу и формирование цифрового оборота персональных данных. Особую научную ценность представляет исследование информационно-правовой сущности понятий «цифровые данные» и «цифровой оборот данных», а также выявление специфических особенностей цифровизации в различных отраслях транспорта и транспортной инфраструктуры. Автором убедительно показано, что информационная защищенность транспортной сферы является неотъемлемой частью информационной безопасности Российской Федерации, имеющей возрастающее значение для обеспечения экономической стабильности государства.

Во втором параграфе С. А. Быстрякова исследует эволюцию понятия персональных данных и развитие категорий таких данных, обрабатываемых в транспортном комплексе. Автором проводится комплексный анализ становления правовой охраны информации персонального характера, особое внимание уделяется биометрическим персональным данным в контексте расширения применения технологий идентификации и аутентификации субъектов транспортных правоотношений. Значительный интерес представляет исследование влияния технологий больших данных и искусственного интеллекта на обработку персональной информации в транспортной сфере.

Третий параграф посвящен разработке методологических основ исследования правового обеспечения цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности. Автором обосновывается приоритетное значение применения системного и риск-ориентированного подходов, формулируются специальные принципы цифрового оборота персональных данных в целях транспортной безопасности. Особую методологическую ценность представляет вывод о необходимости обеспечения баланса между требованиями защищенности транспортного комплекса и защитой прав, свобод и законных интересов граждан.

Глава 2 «Современное состояние правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности» включает три параграфа и содержит всесторонний анализ действующего правового регулирования на национальном и международном уровнях.

Первый параграф представляет детальное исследование российской системы правового обеспечения обработки персональных данных и их применения в системе обеспечения транспортной безопасности. Автором проводится основательный анализ современного состояния российского законодательства о персональных данных, включая последние новеллы,

связанные с противодействием киберинцидентам. Особое внимание уделяется использованию информационных систем персональных данных и централизованных баз данных в целях транспортной безопасности, включая анализ функционирования Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности.

Во втором параграфе автор исследует международные правовые акты, регулирующие цифровой оборот персональных данных в целях обеспечения транспортной безопасности. Проведенный анализ выявляет различные подходы к обеспечению безопасности обработки персональных данных, сложившиеся в мировой практике, что препятствует формированию универсальных требований и общих позиций.

Особую актуальность приобретает исследование тенденций развития транспортной сферы в условиях формирования многополярного мира и возрастания роли межгосударственных региональных объединений (БРИКС, СНГ, ЕАЭС, АТЭС, ШОС).

Третий параграф посвящен анализу зарубежного опыта правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе транспортной безопасности. Автором проводится сравнительно-правовое исследование законодательства различных государств, включая детальный анализ правового регулирования в Китае, США, Республике Беларусь, Казахстане. Особое внимание уделяется вопросам юридической ответственности и формированию тенденций правового регулирования информационных отношений в области обеспечения безопасности цифрового оборота персональных данных.

Глава 1 «Проблемы и перспективы развития правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности в условиях цифровых инновационных технологий» состоит из трех параграфов и направлена на выявление актуальных проблем и определение перспектив развития правового регулирования.

В первом параграфе автор исследует проблемы и тенденции развития правового регулирования цифрового оборота персональных данных, определяет приоритетные направления совершенствования информационного законодательства. Значительное внимание уделяется формированию информационной модели потенциального и реального нарушителя требований транспортной безопасности, включая характеристику целей его деятельности, признаков внешнего облика, особенностей поведения. Автором выявляются проблемы использования различных способов обхода механизмов идентификации и аутентификации, включая применение технологий дипфейков.

Второй параграф посвящен исследованию правовых проблем применения технологий больших данных в системе обеспечения транспортной безопасности. Автор обосновывает, что технологии больших данных позволяют при обработке значительных объемов информации установить

взаимосвязи и закономерности, способствующие выявлению скрытой информации, важной для формирования информационной модели нарушителя транспортной безопасности. Особую практическую значимость имеет вывод о возможности получения дополнительной ориентирующей оперативно-розыскной информации для расследования террористических актов.

В третьем параграфе исследуется специфика использования цифровых инновационных технологий искусственного интеллекта и робототехники в транспортной сфере. Автором рассматриваются правовые проблемы обеспечения безопасности цифрового оборота персональных данных при использовании высокоавтоматизированных транспортных средств, цифрового профиля пассажира с применением Единой биометрической системы, технологий автоматического распознавания лиц и работы с «цифровыми следами».

Содержательное наполнение диссертации свидетельствует о глубокой проработке автором поставленных задач и комплексном характере исследования. Особую ценность представляет анализ различных аспектов цифрового оборота персональных данных применительно к различным видам транспорта и особенностям современных цифровых технологий.

Работа отличается высоким научно-теоретическим уровнем и практической направленностью предлагаемых решений.

3. Новизна научных положений, выводов и рекомендаций

Научная новизна диссертационного исследования характеризуется комплексностью и системностью подхода к ранее не исследованной в российской юридической науке проблематике. Автором разработан ряд принципиально новых теоретических конструкций и практических предложений.

К числу наиболее значимых элементов научной новизны следует отнести авторское определение понятия «цифровой оборот персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности», которое рассматривается как составляющая обработки персональных данных, выражающаяся в передаче и использовании персональных данных субъектов транспортных правоотношений в цифровой форме для формирования информационной модели нарушителя требований безопасности на транспорте.

Особую научную ценность представляет разработанная автором система критериев классификации персональных данных в транспортной сфере, включающая классификацию по отраслям транспорта, правовому статусу субъектов, видам субъектов и территориальности. Данная классификация создает методологическую основу для дифференцированного правового регулирования различных категорий персональных данных.

Новаторским является обоснование автором формирования публично-правового субинститута цифрового оборота персональных данных в области правового обеспечения транспортной безопасности как межотрасле-

вого правового образования, включающего нормы различных отраслей права с доминированием публично-правовой составляющей.

Значительный научный интерес представляют предложения автора по развитию международно-правового сотрудничества в области трансграничной передачи персональных данных в транспортной сфере, включая разработку универсального правового акта в рамках региональных интеграционных объединений.

4. Степень обоснованности и достоверности научных положений

Научные положения, сформулированные в диссертации, характеризуются высокой степенью обоснованности и опираются на солидную методологическую базу. Автор использует комплекс взаимодополняющих научных методов, включая системный и риск-ориентированный подходы, формально-юридический и сравнительно-правовой методы.

Достоверность результатов исследования обеспечивается обширной нормативно-правовой базой, включающей международные правовые акты, российское законодательство и зарубежный опыт правового регулирования. Автор основывается на анализе современных тенденций развития транспортной сферы и цифровых технологий, что придает исследованию актуальный характер.

Теоретическая база диссертации включает труды ведущих специалистов в области информационного права, что свидетельствует о глубокой проработке доктринальных источников. Использование эмпирического материала, включающего статистические данные и судебную практику, усиливает практическую значимость работы.

Выводы и рекомендации автора логически вытекают из проведенного анализа и подкреплены конкретными правовыми аргументами. Системность исследования проявляется в последовательном решении поставленных задач и формировании целостной концепции правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе транспортной безопасности.

5. Дискуссионные положения и замечания по диссертации

При высокой научной и практической значимости исследования следует отметить ряд дискуссионных аспектов, требующих дополнительного обоснования или уточнения.

Во-первых, в диссертационном исследование автором используется понятие «цифровой оборот персональных данных», которое, на наш взгляд, целесообразно разграничить с категорией «обработка персональных данных», поскольку оборот представляется частным случаем обработки. В связи с этим хотелось бы уточнить соотношение этих понятий с учетом положений законодательства о персональных данных.

Во-вторых, весьма актуальными представляются предложения автора диссертации по развитию международного сотрудничества в вопросах информационного обеспечения транспортной безопасности. Как можно судить на основании изучения автореферата, в условиях современной гео-

политической ситуации в контексте гармонизации законодательства необходимо сотрудничество по данному вопросу на площадках региональных межгосударственных союзов, а также при развитии технического регулирования. Между тем представляет научный интерес их конкретизация в рассматриваемой автором сфере. В связи с этим целесообразно уточнить, какое значение для обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации будет иметь регулирование цифрового оборота персональных данных в транспортной сфере на уровне международных актов и межгосударственных соглашений?

Отмеченные дискуссионные аспекты не снижают общую высокую оценку диссертационного исследования и могут служить предметом дальнейших научных дискуссий в рамках развития данного научного направления.

6. Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным Положением о присуждении ученых степеней

Проведенный анализ автореферата диссертации С. А. Быстряковой [1] позволяет сделать вывод о том, что представленная работа соответствует всем критериям, установленным Положением о присуждении ученых степеней для кандидатских диссертаций.

Диссертация представляет собой самостоятельное научное исследование актуальной проблемы правового регулирования цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности. Работа выполнена на высоком научно-теоретическом уровне с использованием современной методологии юридической науки.

Работа вносит существенный вклад в развитие теории информационного права в части правового регулирования цифрового оборота персональных данных.

Автором получены новые научные результаты, имеющие теоретическое и практическое значение для развития информационного права. Сформулированные в диссертации положения, выводы и рекомендации обоснованы и аргументированы, опираются на современную нормативно-правовую базу и достижения юридической науки.

Практическая значимость исследования подтверждается возможностью использования его результатов в нормотворческой деятельности, правоприменительной практике и учебном процессе. Апробация результатов исследования на представительных научных форумах свидетельствует о признании научным сообществом актуальности и значимости проведенной работы.

Таким образом, диссертация С. А. Быстряковой «Правовое регулирование цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности» представляет собой квалифицированное научное исследование, соответствующее требованиям п. 9—14 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства РФ от 24 сентября 2013 г. № 842 «О порядке присуждения ученых степеней», а диссертант заслуживает присуждения ученой степени канди-

дата юридических наук по научной специальности 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки.

Список источников

1. Быстрякова, С. А. Правовое регулирование цифрового оборота персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / С. А. Быстрякова. — Москва, 2025.

References

1. Bystryakova, S. A. Pravovoye regulirovaniye tsifrovogo oborota personal'nykh dannykh v sisteme obespecheniya transportnoy bezopasnosti [Legal regulation of digital circulation of personal data in the transport security system]: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk / S. A. Bystryakova. — Moskva, 2025.

ТРЕБОВАНИЯ к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»	REQUIREMENTS for the materials submitted for publication in the journal "Transport law and security"
Представленные статьи должны быть оригинальными, не опубликованными ранее в других печатных изданиях. Статьи должны быть актуальными, обладать новизной, содержать выводы исследования, а также соответствовать указанным ниже правилам оформления. В случае ненадлежащего оформления статьи она направляется автору на доработку. **Статья представляется** в электронном виде в формате Microsoft Word по электронному адресу: albinadg@mail.ru. **Адрес редакции:** 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9, учебный корпус 6. **Объем статей** — от 20 тыс. до 40 тыс. печатных знаков (0,5—1,1 усл. п. л.), рецензий, обзоров зарубежного законодательства — до 20 тыс. знаков (0,5 усл. п. л.). Сноски в тексте приводятся в [квадратных скобках], их нумерация должна соответствовать списку литературы, размещенному в конце статьи; ссылки на комментарии приводятся в (круглых скобках). Ссылки на Интернет-ресурсы и архивные документы помещаются в тексте в квадратных скобках по образцам, приведенным в ГОСТ Р 7.0. 100-2018 «Библиографическая ссылка». В статье должен быть указан **индекс УДК.** **Название статьи** приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным. **Сведения об авторах** приводятся на русском и английском языках: • фамилия, имя, отчество всех авторов полностью; • полное название организации — места работы каждого автора в именительном падеже, ее полный почтовый адрес; • должность, звание, ученая степень	Submitted papers must be original, not previously published in other printed publications. The material should be relevant, have a novelty, contain the results of the study, as well as comply with the mentioned below rules of registration. In case of improper registration, the papers will be sent back to the author for revision. **All papers** should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru. **The official address of the editorial board** is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994. **The paper** should be of 20.000-40.000 of pr.ch. (0.5-1.1 conv. pr.'s sheets) of A4 format, article reviews and reviews of foreign legislation should be up to 20.000 of pr.ch. (0.5 conv. pr.'s sheets). Footnotes in the text should be given in [square brackets]; their numbers should correlate to the references, given at the end of the article in alphabetical order. References to the comments should be put in (parentheses). References to Internet resources and archival documents are enclosed in square parentheses in the text or at bottom of the page according to the samples of the GOST P 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference». **The UDC index** should be indicated in the article. **The title of the paper** is given both in Russian and in English. The title should be short and informative. **The information about authors** is given both in Russian and in English: • surname, name, middle name (IN FULL WORDS) of EACH author; • official name of the organization in Nominative case (where EACH author works) with its full postal address; • position, scientific degree, scientific

каждого автора; • адрес электронной почты для каждого автора.	status (if any) of EACH author; • contacts (an e-mail) of EACH author.
Аннотация — независимый от статьи источник информации, краткая характеристика работы, включающая в себя актуальность, постановку проблемы, пути ее решения, результаты и выводы. В ней указывают, что нового несет в себе данная статья в сравнении с другими, родственными по тематике и целевому назначению. Рекомендуемый объем — 200—250 слов на русском и английском языках.	**An abstract** is an independent source of information, short description of the work, which contains a goal, a brief description of the research methods, a description of the main results and concise conclusions. The abstract clearly indicates that the article is original in comparison with others related in subject and purpose. The abstract of 200—250 words is recommended both in Russian and in English.
Ключевые слова приводятся на русском и английском языках. Необходимое количество ключевых слов (словосочетаний) — 6—10. Ключевые слова или словосочетания отделяются друг от друга точкой с запятой.	**Keywords** are given both in Russian and in English. There should be 6—10 of words or word combinations. Keywords are separated from each other with a semicolon.
В конце статьи приводится **список источников**. Нормативный материал в список не включается. Список следует оформлять по ГОСТ Р 7.0.100-2018.	At the end of the paper there should be given **references** (both in Russian and in English) arranged according to the GOST R 7.0.100-2018 «Bibliographic reference. General requirements and rules of compilation». Normative material should not be included into the list.
Статьи рецензируются. Авторам предоставляется возможность ознакомиться с содержанием рецензий. При отрицательном отзыве рецензента автору предоставляется мотивированный отказ в опубликовании материала.	**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.
Оригинальность текста должна составлять не менее 75% от объема статьи.	The text originality should be not less than 75% of the total paper.
В журнале используются сокращенные наименования органов государственной власти в соответствии с Перечнем полных и сокращенных наименований федеральных органов исполнительной власти, установленным распоряжением Администрации Президента РФ совместно с Аппаратом Правительства РФ от 16 июля 2008 г. № 943/788.	There are used abbreviated names of state authorities in accordance with the List of full and abbreviated names of Federal executive authorities established by the order of the Presidential Administration of the Russian Federation together with the Government Office of the Russian Federation of July 16, 2008 No. 943/788.