ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ | № 3(59)/2026

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

Издается с января 2016 г.

Привлечение к юридической ответственности за вред,
причиненный беспилотными воздушными судами в условиях вооруженного конфликта

Особенности правового регулирования труда осужденных
на объектах транспортной инфраструктуры (часть первая)

Экспертная профилактика
в сфере транспортного мошенничества: криминалистические и правовые аспекты

Вовлечение граждан Российской Федерации в диверсионно-террористическую деятельность
как угроза национальной безопасности

Опережающее правотворчество
в субъектах Российской Федерации в сфере обеспечения региональной безопасности

Правовой режим Ормузского пролива:
трансформация договорной нормы транзитного прохода в международно-правовой обычай

Правовой статус Морской доктрины Российской Федерации
как источника морского права

Угрозы безопасности морского транспорта
в Балтийско-Скандинавском макрорегионе: от крейсерства к блокаде

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2026. № 3(59)	The online scientific journal “Transport law and security” 2026. № 3(59)
Дата размещения номера — 15 октября 2026 г. Журнал издается с января 2016 г. 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: guseinova.ad@rut-miit.ru Официальный сайт в сети Интернет: URL: http: // trans-safety.ru/ Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта» Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г. № 381-06/2016. Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) 2500-1868. Периодичность: четыре раза в год. 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). С 2025 г. журнал включен в Единый государственный перечень научных изданий («Белый список»). Главный редактор — **Нестеров Евгений Александрович**, кандидат юридических наук	The date of the issue is the 15th of October, 2026. The journal has been published since January 2016. 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: guseinova.ad@rut-miit.ru The official site on the Internet is URL: http: // trans-safety.ru/ The Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education “Russian University of Transport” is the founder and publisher. 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. The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) 2500-1868. The journal is issued 4 times a year. 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). The journal has been included in the Unified State List of Scientific Publications (the “White List”) since 2025. 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 сотрудник Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)	**Kozin Mikhail Nikolaevich**, Doctor of Economic Sciences, professor, main researcher of the Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia
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, заведующий кафедрой теории права, гражданского права и гражданского процесса Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Repiev Artem Grigorievich**, Doctor of Law, associate professor, deputy director in Science of the Law Institute of the Russian University of Transport, 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 Александрович, 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

Нестеров Е. А.
Современное состояние, проблемы и перспективы совершенствования системы обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте в России 11

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Коник А. А., Король А. И., Пупынина А. А.
Привлечение к юридической ответственности за вред, причиненный беспилотными воздушными судами в условиях вооруженного конфликта..... 21

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Кашкина Е. В., Харина Э. Н.
Особенности правового регулирования труда осужденных на объектах транспортной инфраструктуры (часть первая)..... 30

Киселевич И. В.
Экспертная профилактика в сфере транспортного мошенничества: криминалистические и правовые аспекты 46

Фоменко Е. В.
Личность современного преступника, совершающего транспортные преступления: криминологический эскиз..... 54

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Алексеев К. В.
Объекты общественной безопасности и субъекты ее обеспечения 68

Гончарова М. В.
Вовлечение граждан Российской Федерации в диверсионно-террористическую деятельность как угроза национальной безопасности..... 85

Колесник А. А.
Информационно-аналитическое и методическое обеспечение стратегического планирования в сфере национальной и коллективной безопасности как объект правовой гармонизации в модельном законотворчестве Организации договора коллективной безопасности 94

Колоткина О. А.
Концепция федерального закона «Об общественной безопасности в Российской Федерации»: необходимость, место в системе законодательства и научно-методологические основы 111

Пронин Т. Т.
Опережающее правотворчество в субъектах Российской Федерации в сфере обеспечения региональной безопасности 122

Ушаков С. В.
Институты гражданского общества, их виды и роль в обеспечении национальной безопасности 136

Шиян В. И.
Реабилитация нацизма в контексте обеспечения национальной безопасности 150

Ягофарова И. Д.
Совершенствование законодательства об общественной безопасности под влиянием цифровых технологий 158

МОРСКОЕ ПРАВО

А. А. Насер Абдель Рахим
Правовой режим Ормузского пролива: трансформация договорной нормы транзитного прохода в международно-правовой обычай 168

Тарасенко Ю. А.
Правовой статус Морской доктрины Российской Федерации как источника морского права 181

Тимошенко Д. С.
Угрозы безопасности морского транспорта в Балтийско-Скандинавском макрорегионе: от крейсерства к блокаде 189

Хоа Тхи Линь
Влияние международного сотрудничества в регионе Южно-Китайского моря на законодательство Социалистической Республики Вьетнам 201

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Полякова Т. А., Троян Н. А.
Правовое регулирование беспилотного транспорта в условиях цифровой трансформации 209

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность» 219

Contents

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Nesterov Evgeny Al.
Current state, challenges, and prospects for improving the supporting system of the control and supervisory activity on transport in Russia 11

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Konik Aleksey Al., Korol Aleksandr Iv., Pupynina Alina Al.
Legal liability for damage caused by unmanned aerial vehicles in the armed conflict 21

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Kashkina Ekaterina V., Kharina Elmira N.
Special aspects of legal regulation of convicts' labor at transport infrastructure facilities (Part One) 30

Kiselevich Igor V.
Forensic prevention of transport-related fraud: criminalistic and legal aspects 46

Fomenko Elena V.
The profile of the modern offender committing transport-related crimes: a criminological sketch 54

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Alekseev Kirill V.
Objects of public safety and entities to ensure it 68

Goncharova Mariya V.
Recruitment of Russian Federation citizens into subversive and terrorist activities as a threat to national security 85

Kolesnik Artem An.
Information-analytical and methodological support for strategic planning in the sphere of national and collective security as an object of legal harmonization in the model law-making of the Collective Security Treaty Organization 94

Kolotkina Oksana An.
Concept of the Federal Law "On Public Security in the Russian Federation": necessity, place in the legislation, and scientific-methodological foundations 111

Pronin Timofey T.
Proactive law-making in the constituent entities of the Russian Federation in the sphere of regional security enforcement 122

Ushakov Sergey V.
Civil society institutions: types and role in national security enforcement..... 136

Shiyan Valentina Iv.
The rehabilitation of Nazism in the context of national security enforcement 150

Yagofarova Inara D.
Improvement of public security legislation under the effect of digital technologies..... 158

MARITIME LAW

A.A. Naser Abdel Raheem
The legal regime of the Strait of Hormuz: the transformation of the contractual rule of transit passage into a rule of customary international law 168

Tarasenko Yuri Al.
The legal status of the Maritime Doctrine of the Russian Federation as a source of maritime law 181

Timoshenko Diana S.
Threats to maritime transport security in the Baltic-Scandinavian Macroregion: from cruising to blockade 189

Hoa Thi Linh
The impact of international cooperation in the South China Sea region on the legislation of the Socialist Republic of Vietnam 201

INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY AND SECURITY

Polyakova Tatiyana An., Troyan Natalia An.
Legal regulation of unmanned transport in the context of digital transformation 209

Requirements for the materials submitted for publication in the journal "Transport law and security" 219

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 11—20.
Transport law and security. 2026; (3(59)):11—20.

Научная статья
УДК 656.078
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-01

Современное состояние, проблемы и перспективы совершенствования системы обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте в России

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

ORCID: https://orcid.org/0009-0009-9100-3410
РИНЦ SPIN-код: 9008-0780, AuthorID: 1119794

Аннотация. Современный этап эволюции контрольно-надзорной деятельности в транспортной сфере Российской Федерации характеризуется парадигмальной трансформацией, детерминированной принятием Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации». Указанная нормотворческая реформа закрепила системный сдвиг от репрессивно-ревизионной модели государственного контроля к превентивной парадигме, имплементирующей риск-ориентированный подход, цифровую трансформацию надзорных процедур и механизмы стимулирования добросовестного соблюдения обязательных требований. Вместе с тем, учитывая статус транспортного комплекса как системообразующего фактора обеспечения национальной безопасности и базиса макроэкономической инфраструктуры государства, отраслевая специфика предъявляет императивные требования к уровню системности и качества правового регулирования контрольно-надзорной деятельности. Данный фактор обусловливает объективную потребность в проведении комплексного догматического анализа действующего правового массива, выявлении системных дисфункций и пробелов правового регулирования, а также в формулировании научно обоснованных предложений по оптимизации транспортного контрольно-надзорного законодательства.

Ключевые слова: контрольно-надзорная деятельность на транспорте; риск-ориентированный подход в транспортной сфере; эффективность контрольно-надзорного механизма; Ространснадзор.

Для цитирования: Нестеров Е. А. Современное состояние, проблемы и перспективы совершенствования системы обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте в России // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 11—20. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-01.

Original article

Current state, challenges, and prospects for improving the supporting system of the control and supervisory activity on transport in Russia

Evgeny Al. Nesterov,
Candidate of Law,
Head of the Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current stage in the evolution of control and supervisory activity within the transport sector of the Russian Federation is characterized by a paradigm shift driven by the adoption of Federal Law No. 248-FZ of July 31, 2020, "On State Control (Supervision) and Municipal Control in the Russian Federation". The regulatory reform has solidified a systemic shift from a repressive, audit-focused model of state control to a preventive paradigm that implements a risk-based approach, the digital transformation of supervisory procedures, and mechanisms to incentivize diligent compliance with mandatory requirements. At the same time, taking into account the transport sector's status as a systemic factor in national security enforcement and a foundation of the state's macroeconomic infrastructure, the specific nature of the industry has imposed imperative requirements regarding the systematic nature and quality of the legal regulation governing control and supervisory activity. This factor has given rise to an objective need to conduct a comprehensive doctrinal analysis of the existing body of law, to identify systemic disfunctions and gaps in legal regulation, and to formulate scientifically grounded proposals for optimizing legislation governing transport control and supervision.

Keywords: control and supervisory activity on transport; risk-based approach in the transport sector; efficiency of the control and supervisory mechanism; Rostransnadzor.

For citation: Nesterov E. A. Current state, challenges, and prospects for improving the supporting system of the control and supervisory activity on transport in Russia // Transport law and security. 2026; (3(59)):11–20.

© Нестеров Е. А., 2026

Эмпирические данные свидетельствуют о значительных изменениях в практике контрольно-надзорной деятельности. Как ранее отмечалось, количество плановых проверок в сфере транспорта снизилось на 45% благодаря внедрению риск-ориентированного подхода, однако количество выявленных нарушений высокой тяжести возросло на 12%, что указывает на смещение акцента на высокорисковые объекты, но одновременно сигнализирует о недостаточной превенции на ранних стадиях (см. Отчет о результатах экспертно-аналитического мероприятия «Оценка результатов деятельности федеральных органов исполнительной власти по управлению рисками причинения вреда (ущерба) при осуществлении государственного контроля (надзора) в 2021—2023 годах» [https://docs.yandex.ru/docs/view?tm=1773034269&tld=ru&lang=ru&name=xkknbuel4lu8u3jxgazmya112xnjhjpv.pdf&text=Генеральной%20прокуратуры%20РФ%2С%20в%202021]). Более тревожные данные фиксируются в

сфере безопасности дорожного движения: только сотни тысяч нарушений [https://www.gazeta.ru/auto/2018/05/10_a_11746309.shtml]. Эти цифры подтверждают, что действующие правовые механизмы не всегда способны предотвратить риски на ранних стадиях.

Сказанное детерминирует потребность в рамках настоящего исследования проведения комплексного анализа современного состояния системы обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте в России, выявления ключевых проблем ее функционирования и формулирования научно обоснованных перспектив совершенствования с учетом зарубежного опыта, а также отраслевой специфики транспортного комплекса.

Обратимся к характеристике современного состояния системы обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте. Реформа контрольно-надзорной деятельности, проведенная в 2020—2024 гг., существенно трансформировала организационно-правовую модель транспортного контроля. Ключевыми элементами новой модели стали: риск-ориентированный подход, закрепленный в ст. 22—24 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ; приоритет профилактических мероприятий над контрольно-надзорными (ст. 45—51 Закона); цифровизация процедур через Единый реестр контрольных (надзорных) мероприятий (ст. 41 Закона); обязательный досудебный порядок обжалования решений контрольных органов (ст. 40 Закона).

В транспортной сфере данные общие положения конкретизированы через систему отраслевых положений о видах контроля, утвержденных постановлениями Правительства РФ. К числу ключевых актов относятся: Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области железнодорожного транспорта (постановление Правительства РФ от 25 июня 2021 г. № 991); Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве (постановление Правительства РФ от 29 июня 2021 г. № 1043); Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области гражданской авиации (постановление Правительства РФ от 30 июня 2021 г. № 1064); Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области торгового мореплавания и внутреннего водного транспорта (постановление Правительства РФ от 29 июня 2021 г. № 1047); Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области транспортной безопасности (постановление Правительства РФ от 5 сентября 2025 г. № 1380).

Ключевым элементом институциональной архитектуры системы государственного контроля (надзора) на транспорте выступает Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор), наделенная полномочиями по реализации контрольно-надзорных функций в сферах гражданской авиации, использования морских и внутренних водных путей, железнодорожного, автомобильного и городского наземного электрического транспорта, промышленного транспорта некоммерческого ис-

пользования, а также дорожного хозяйства и транспортной безопасности (включая объекты метрополитена). Территориальная организация Службы, представленная сетью межрегиональных управлений, обеспечивает пространственную доступность надзорных функций и их операционную приближенность к объектам контроля, что соответствует принципам децентрализации и процессуальной эффективности.

Вместе с тем фундаментальной характеристикой современного состояния правового регулирования транспортной контрольно-надзорной деятельности является ее дуалистическая модель, в рамках которой одновременно функционируют два качественно различных правовых режима. Как установлено в ходе настоящего исследования, на транспорте параллельно реализуются:

а) режим отраслевого (тематического) контроля, охватывающий вопросы безопасности эксплуатации транспортных систем, технического состояния транспортных средств и инфраструктуры, соблюдения обязательных требований транспортных уставов и кодексов;

б) особый режим транспортной безопасности, регламентирующий антитеррористическую защищенность транспортных объектов и пассажиров и регулируемый специальным Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».

Каждый из указанных режимов характеризуется нормативной автономией: обладает собственной системой обязательных требований, специфическим субъектным составом участников правоотношений и особыми процедурно-процессуальными механизмами реализации. Функциональное сопряжение данных режимов формирует сложную, многоуровневую и гетерогенную архитектуру системы обеспечения транспортной безопасности и законности, требующую от правоприменителя высокой квалификации, а от субъекта нормотворчества — скоординированного подхода к устранению коллизионных и дублирующих норм.

Переходя к анализу ключевых проблем функционирования системы обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте, необходимо констатировать, что, несмотря на прогрессивность проведенной реформы, на практике сохраняется ряд системных дефектов, снижающих эффективность контрольно-надзорного механизма.

Первая группа проблем связана с институциональной фрагментацией и дублированием полномочий. Полномочия в сфере транспортного контроля распределены между множеством ведомств, что нередко приводит к дублированию функций и избыточной административной нагрузке на бизнес. Например, при перевозке угля контролирующими органами одновременно могут выступать Ространснадзор (контроль за погрузкой), Росприроднадзор (пыление), ФАС России (тарифы) и таможенные органы (экспорт) [1]. В сфере безопасности дорожного движения наблюдается пересечение полномочий между Ространснадзором и ГИБДД МВД России [2; 3]. В гражданской авиации функции контроля распределены между Ро-

странснадзором и Росавиацией, что создает риски дублирования и противоречий [4].

Отсутствие единого координационного органа является системным дефектом, который не был устранен в ходе реформы. Как справедливо отмечается в литературе, «органы, осуществляющие государственный контроль (надзор) и муниципальный контроль, получили в Федеральном законе от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ один и тот же статус в административно-процессуальных правоотношениях, а именно статус контрольного (надзорного) органа» [5, стр. 121]. Однако данный статус не обеспечивает автоматической координации между различными ведомствами, осуществляющими контроль на транспорте.

Вторая группа проблем связана с нормативно-правовыми коллизиями и пробелами. Действующее законодательство демонстрирует дуализм, а нередко и разрозненность понятийно-категориального аппарата. Ключевые термины часто используются бессистемно, противоречиво, что размывает границы правового регулирования и затрудняет квалификацию полномочий органов власти. Так, отсутствует легальное определение понятия «нарушение обязательных требований» как самостоятельного юридического состава, отличного от административного правонарушения. Учитывая характер административно-принудительных мер, применяемых по выявленным фактам нарушений обязательных требований, очевидна потребность в развернутом законодательном определении данного противоправного деяния.

Критической проблемой остается юридическая неопределенность понятия «угроза причинения вреда», которое является основанием для проведения внеплановых мероприятий [6; 7]. Свободное толкование данной категории создает коррупционные риски, связанные с избыточным давлением должностных лиц. Термин требует детализации в законодательстве с определением конкретных параметров и юридических признаков такой угрозы, соотнесенных с группами тяжести и вероятности причинения вреда.

Третья группа проблем связана с недостаточной эффективностью риск-ориентированного подхода в транспортной сфере. Универсальный подход к категорированию рисков не учитывает специфику транспортных систем, где даже низковероятные события могут иметь катастрофические последствия. Так, в авиационной отрасли значительная доля авиационных происшествий предварялась цепочкой системных нарушений, которые формально не подпадали под «высокий риск» по установленным критериям. Судебная практика также указывает на не всегда присутствующую адекватность формальных критериев и необходимость комплексного восприятия риск-ориентированного подхода (Кассационное определение Верховного Суда РФ от 30 июня 2020 г. № 48-КА20-4- К7).

Кроме того, на практике сохраняется формализм при категорировании объектов. По данным Ространснадзора, несмотря на то что к 1 января 2025

г. должен был завершиться переход на риск-ориентированный подход в контрольно-надзорной деятельности, не все контролирующие органы в транспортной сфере полностью перевели деятельность на данный подход [https://atb-tsa.ru/archives/25148]. Остальные продолжают применять устаревшие методы «равномерного» контроля, что снижает его эффективность.

Четвертая группа проблем связана с недостаточной цифровизацией и информационным обеспечением контрольно-надзорной деятельности. Несмотря на создание Единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ) и Государственной информационной системы «Типовое облачное решение по автоматизации контрольной (надзорной) деятельности» (ГИС ТОР КНД), информационные системы различных ведомств часто не сопряжены, что мешает созданию единого цифрового профиля участника транспортной деятельности.

Пятая группа проблем связана с недостаточной проработанностью механизмов стимулирования добросовестности и профилактической модели контроля. Хотя принцип стимулирования добросовестного соблюдения обязательных требований закреплен в ст. 8 Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ, на практике меры поощрения носят формальный характер и не связаны с реальными преференциями. Как ранее констатировалось, «данное направление профилактики является, безусловно, перспективным, однако сегодня эти мероприятия не до конца проработаны и, как следствие, не внедрены повсеместно» [8, стр. 57].

Шестая группа проблем связана с кадровым обеспечением контрольно-надзорной деятельности [9]. Система подготовки и повышения квалификации кадрового состава транспортного комплекса не в полной мере учитывает современные требования к компетенциям в области риск-менеджмента, анализа данных и цифровых технологий, и об этой проблеме известно специалистам не первый год (см. постановление Правительства РФ от 8 сентября 1997 г. № 1143 «Об одобрении Концепции государственной транспортной политики Российской Федерации»; распоряжение Правительства РФ от 6 февраля 2021 г. № 255-р «Об утверждении Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года»).

Седьмая группа проблем связана с недостаточной эффективностью прокурорского надзора в транспортной сфере. Отсутствует федеральный закон, подробно устанавливающий структуру, полномочия и предмет надзора транспортных прокуратур. Ученые не первый год обращают внимание на существенную сложность, связанную с тем, что отсутствует правовое обеспечение деятельности транспортных прокуроров [10—12]. Кроме того, автомобильный транспорт не попадает под прокурорский надзор транспортных прокуратур, что создает пробелы в надзоре за безопасностью дорожного движения.

Восьмая группа проблем связана с правовым статусом отдельных субъектов контрольно-надзорной деятельности. В частности, статус капитана

морского порта характеризуется неопределенностью [13—15]: с одной стороны, капитан морского порта наделен властными полномочиями по изданию обязательных распоряжений в соответствии со ст. 76 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, с другой — не обладает статусом органа государственной власти, находясь в множественной подчиненности. Данная двойственность создает правовые риски и снижает оперативность реагирования на угрозы безопасности.

На основе проведенного комплексного анализа современного состояния, проблем и перспектив совершенствования системы обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте в России представляется возможным сформулировать ряд научно обоснованных выводов и предложений.

Во-первых, современное состояние системы обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте характеризуется переходным периодом от карательной модели к профилактической. Реформа 2020—2024 гг. заложила правовые основы новой модели, однако ее практическая реализация сталкивается с системными препятствиями: институциональной фрагментацией, нормативными коллизиями, недостаточной цифровизацией и формализмом в применении риск-ориентированного подхода. Транспортная контрольно-надзорная деятельность представляет собой специализированную подсистему общефедерального института государственного контроля, обладающую особой организационно-правовой природой, обусловленной технической сложностью объектов, межотраслевым характером регулирования и стратегической значимостью для национальной безопасности.

Во-вторых, ключевой проблемой современного этапа является отсутствие единой концептуальной модели обеспечения контрольно-надзорной деятельности на транспорте. Действующая система характеризуется множественностью субъектов, дублированием полномочий, нормативной разрозненностью и недостаточной координацией [16]. Для устранения данных дефектов предлагается создание Центра координации транспортного контроля при Минтрансе России и независимого Национального бюро безопасности на транспорте, объединяющего функции расследования происшествий на всех видах транспорта. Данная модель соответствует передовому мировому опыту и позволит обеспечить объективность расследований и независимость от ведомственных интересов.

В-третьих, риск-ориентированный подход в транспортной сфере требует существенной доработки. Универсальные критерии категорирования рисков не учитывают специфику транспортных систем, где даже низковероятные события могут иметь катастрофические последствия. Предлагается разработка отраслевой методики оценки рисков с акцентом на системную уязвимость и потенциальный ущерб, а также введение двойной категоризации обязательных требований (критической важности и операционного характера). Это позволит обеспечить соответствие между

уровнем риска и мерой правового воздействия, избегая как избыточного контроля, так и недостаточной превенции.

Список источников

1. Васильева, О. Н. Административная ответственность за незаконное потребление энергоресурсов / О. Н. Васильева, Г. В. Костылева // Российская юстиция. — 2018. — № 8. — С. 15—19.
2. Кострова, О. В. Контрольно-надзорная деятельность сотрудников ГИБДД: к вопросу о разграничении функциональных обязанностей / О. В. Кострова // Административное право и процесс. — 2025. — № 2. — С. 51—54.
3. Канунцев, А. А. Состояние законности в сфере перевозок пассажиров автомобильным транспортом / А. А. Канунцев // Прокурор. — 2016. — № 4. — С. 80—83.
4. Баканов, К. С. Проблемы реагирования на нарушения обязательных требований, обеспечивающих безопасность перевозок пассажиров автобусами / К. С. Баканов, М. М. Исаев // Административное право и процесс. — 2025. — № 4. — С. 44—50.
5. Стахов, А. И. Ключевые элементы структуры административного контрольно-надзорного производства, осуществляемого в России / А. И. Стахов // Российский юридический журнал. — 2021. — № 3.
6. Мисник, Г. А. Самостоятельная утилизация отходов: угрозы окружающей среде как следствие правовой неопределенности / Г. А. Мисник // Экологическое право. — 2024. — № 4. — С. 12—15.
7. Шишов М.А. Актуальные проблемы лицензирования в сфере здравоохранения // Медицинское право. 2018. № 3. С. 17-21.
8. Евдокимов, А. С. Система профилактических мероприятий, применяемых при осуществлении государственного контроля (надзора): оценка регулирующего воздействия / А. С. Евдокимов, П. П. Сергун // Административное право и процесс. — 2023. — № 7.
9. Нестеров, Е. А. Развитие транспортной юридической науки и образования: современные реалии, предстоящие вызовы и перспективы / Е. А. Нестеров, А. Г. Репьев, А. М. Репьева // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. — 2025. — № 2 (70). — С. 393—396.
10. Морозова, О. В. Проблемы санкционирования транспортными прокурорами решений таможенных органов об аресте имущества и товаров, в отношении которых таможенные платежи, проценты и пени не уплачены или уплачены не полностью, как мера обеспечения взыскания таможенных платежей, предусмотренная ст. 79 Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» / О. В. Морозов // Таможенное дело. — 2020. — № 2. — С. 25—29.
11. Городков Ю.А. Надзор за исполнением законов о безопасности воздушного транспорта / Ю. А. Городков // Законность. — 2014. — № 12. — С. 19—22.
12. Полякова, Н. А. Правовые основы деятельности органов прокуратуры Российской Федерации и Республики Казахстан по обеспечению законности в сфере осуществления государственного контроля и надзора / Н. А. Полякова // Административное право и процесс. — 2025. — № 5. — С. 72—75.
13. Бенедская, О. А. К вопросу о правовом статусе капитана морского порта / О. А. Бенедская, А. А. Джагарян // Административное право и процесс. — 2019. — № 4. — С. 14—17.

14. Семенов, А. В. Особенности административно-правового статуса капитана морского порта / А. В. Семенов, А. Х. Евстафиадис // Транспортное право. — 2018. — № 2. — С. 7—9.
15. Жеребцов, А. Н. Административно-юрисдикционные полномочия капитана морского порта в Российской Федерации: проблемы нормативного закрепления и практики реализации / А. Н. Жеребцов, А. А. Иванов // Транспортное право. — 2019. — № 1. — С. 5—9.
16. Репьев, А. Г. Систематизация транспортного законодательства: концепция, практика, техник / А. Г. Репьев // Журнал российского права. — 2025. — Том 29. — № 12. — С. 46—59.

References

1. Vasil'yeva, O. N. Administrativnaya otvetstvennost' za nezakonnoye potrebleniye energoresursov [Administrative liability for the illegal consumption of energy resources] / O. N. Vasil'yeva, G. V. Kostyleva // Rossiyskaya yustitsiya. — 2018. — № 8. — S. 15—19.
2. Kostrova, O. V. Kontrol'no-nadzornaya deyatel'nost' sotrudnikov GIBDD: k voprosu o razgranichenii funktsional'nykh obyazannostey [Control and supervisory activities of traffic police officers: on the issue of delineating functional duties] / O. V. Kostrova // Administrativnoye pravo i protsess. — 2025. — № 2. — S. 51—54.
3. Kanuntsev, A. A. Sostoyaniye zakonnosti v sfere perevozok passazhirov avtomobil'nym transportom [The state of legality in the sphere of passenger transportation by road] / A. A. Kanuntsev // Prokuror. — 2016. — № 4. — S. 80—83.
4. Bakanov, K. S. Problemy reagirovaniya na narusheniya obyazatel'nykh trebovaniy, obespechivayushchikh bezopasnost' perevozok passazhirov avtobusami [Issues regarding the response to violations of mandatory requirements ensuring the safety of bus passenger transportation] / K. S. Bakanov, M. M. Isayev // Administrativnoye pravo i protsess. — 2025. — № 4. — S. 44—50.
5. Stakhov, A. I. Klyuchevyye elementy struktury administrativnogo kontrol'no-nadzornogo proizvodstva, osushchestvlyayemogo v Rossii [Key structural elements of administrative control and supervisory proceedings in Russia] / A. I. Stakhov // Rossiyskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2021. — № 3.
6. Misnik, G. A. Samostoyatel'naya utilizatsiya otkhodov: ugrozy okruzhayushchey srede kak sledstviye pravovoy neopredelennosti [Independent waste disposal: environmental threats resulting from legal uncertainty] / G. A. Misnik // Ekologicheskoye pravo. — 2024. — № 4. — S. 12—15.
7. Shishov M.A. Aktual'nyye problemy litsenzirovaniya v sfere zdravookhraneniya [Current issues of licensing in the healthcare sector] // Meditsinskoye pravo. 2018. № 3. S. 17-21.
8. Yevdokimov, A. S. Sistema profilakticheskikh meropriyatiy, primenyayemykh pri osushchestvlenii gosudarstvennogo kontrolya (nadzora): otsenka reguliruyushchego vozdeystviya [System of preventive measures applied during state control (supervision): estimation of regulatory impact] / A. S. Yevdokimov, P. P. Sergun // Administrativnoye pravo i protsess. — 2023. — № 7.
9. Nesterov, Ye. A. Razvitiye transportnoy yuridicheskoy nauki i obrazovaniya: sovremennyye realii, predstoyashchiye vyzovy i perspektivy [Development of transport legal science and education: current realities, upcoming challenges, and prospects] / Ye. A. Nesterov, A. G. Rep'yev, A. M. Rep'yeva // Yuridicheskaya nauka i praktika: Vestnik Nizhegorodskoy akademii MVD Rossii. — 2025. — № 2 (70). — S. 393—396.

10. Morozova, O. V. Problemy sanktsionirovaniya transportnymi prokurorami resheniy tamozhennykh organov ob areste imushchestva i tovarov, v otnoshenii kotorykh tamozhennyye platezhi, protsenty i peni ne uplacheny ili uplacheny ne polnost'yu, kak mera obespecheniya vzyskaniya tamozhennykh platezhey, predusmotrennaya st. 79 Federal'nogo zakona ot 3 avgusta 2018 g. № 289-FZ «O tamozhennom regulirovanii v Rossiyskoy Federatsii i o vnesenii izmeneniy v otdel'nyye zakonodatel'nyye akty Rossiyskoy Federatsii» [Issues regarding the authorization by transport prosecutors of customs authority decisions to seize property and good, for which customs payments, interest, and penalties remain unpaid or partially unpaid, as a measure to secure the collection of customs payments under Art. 79 of Federal Law No. 289-FZ of August 3, 2018, “On Customs Regulation in the Russian Federation and on Amendments to Certain Legislative Acts of the Russian Federation”] / O. V. Morozov // Tamozhennoye delo. — 2020. — № 2. — S. 25—29.
11. Gorodkov Yu.A. Nadzor za ispolneniyem zakonov o bezopasnosti vozdushnogo transporta [Supervision over compliance with laws on air transport security] / Yu. A. Gorodkov // Zakonnost'. — 2014. — № 12. — S. 19—22.
12. Polyakova, N. A. Pravovyye osnovy deyatel'nosti organov prokuratury Rossiyskoy Federatsii i Respubliki Kazakhstan po obespecheniyu zakonnosti v sfere osushchestvleniya gosudarstvennogo kontrolya i nadzora [Legal foundations of the activities of the prosecutor’s offices of the Russian Federation and the Republic of Kazakhstan to ensure legality in the sphere of state control and supervision] / N. A. Polyakova // Administrativnoye pravo i protsess. — 2025. — № 5. — S. 72—75.
13. Benedskaya, O. A. K voprosu o pravovom statuse kapitana morskogo porta [On the issue of the legal status of the seaport captain] / O. A. Benedskaya, A. A. Dzhagaryan // Administrativnoye pravo i protsess. — 2019. — № 4. — S. 14—17.
14. Semenov, A. V. Osobennosti administrativno-pravovogo statusa kapitana morskogo porta [Specifics of the administrative and legal status of the seaport captain] / A. V. Semenov, A. KH. Yevstafiadis // Transportnoye pravo. — 2018. — № 2. — S. 7—9.
15. Zherebtsov, A. N. Administrativno-yurisdiktsionnyye polnomochiya kapitana morskogo porta v Rossiyskoy Federatsii: problemy normativnogo zakrepleniya i praktiki realizatsii [Administrative and jurisdictional powers of the seaport captain in the Russian Federation: issues of regulatory enshrinement and implementation practice] / A. N. Zherebtsov, A. A. Ivanov // Transportnoye pravo. — 2019. — № 1. — S. 5—9.
16. Rep'yev, A. G. Sistematizatsiya transportnogo zakonodatel'stva: kontseptsiya, praktika, tekhnik [Systematization of transport legislation: concept, practice, and techniques] / A. G. Rep'yev // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2025. — Tom 29. — № 12. — S. 46—59.

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 21–29.
Transport law and security. 2026; (3(59)):21–29.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА
И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 347.5:343.3
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-02

Привлечение к юридической ответственности за вред, причиненный беспилотными воздушными судами в условиях вооруженного конфликта

Коник Алексей Алексеевич,
кандидат педагогических наук, доцент,
Белгородский юридический институт МВД России имени И. Д. Путилина,
Белгород, Россия

ORCID: https://orcid.org/0000-0003-4563-3509
РИНЦ SPIN-код: 9074-3701, AuthorID: 674515

Король Александр Иванович,
кандидат педагогических наук,
Белгородский юридический институт МВД России имени И. Д. Путилина,
Белгород, Россия

ORCID: https://orcid.org/0009-0000-1861-0657
РИНЦ SPIN-код: 9237-6394, AuthorID: 908958

Пупынина Алина Александровна,
Белгородский юридический институт МВД России имени И. Д. Путилина,
Белгород, Россия

ORCID: https://orcid.org/0009-0009-4778-5064
РИНЦ SPIN-код: 8557-7183, AuthorID: 1363059

Аннотация. В статье рассмотрены основные проблемы привлечения к юридической ответственности за вред, причиненный беспилотными воздушными судами в условиях специальной военной операции, проблемные аспекты квалификации преступлений, совершенных путем неправомерного использования беспилотных воздушных судов, а также предложены актуальные пути их решения.

Ключевые слова: беспилотные воздушные суда; имущественный вред; гражданско-правовая ответственность; уголовная ответственность.

Для цитирования: Коник А. А., Король А. И., Пупынина А. А. Привлечение к юридической ответственности за вред, причиненный беспилотными воздушными судами в условиях вооруженного конфликта // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 21–29. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-02.

Original article

Legal liability for damage caused by unmanned aerial vehicles in the armed conflict

Aleksey Al. Konik,
Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor,
Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia,
Belgorod, Russia

Aleksandr Iv. Korol,
Candidate of Pedagogical Sciences,
Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia,
Belgorod, Russia

Alina Al. Pupynina,
Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia,
Belgorod, Russia

Abstract. The current paper has considered the key issues regarding legal liability for damage caused by unmanned aerial vehicles during the special military operation, as well as the challenges involved in classifying crimes committed through the unlawful use of such vehicles. There have been also proposed relevant solutions to these problems.

Keywords: unmanned aerial vehicles; property damage; civil liability; criminal liability.

For citation: Konik A. A., Korol A. I., Pupynina A. A. Legal liability for damage caused by unmanned aerial vehicles in the armed conflict // Transport law and security. 2026; (3(59)):21–29.

© Коник А. А., Король А. И., Пупынина А. А., 2026

Беспилотные воздушные суда (далее — БВС), также определяемые как «беспилотники» или «дроны», представляют собой летательные аппараты, управление которыми может осуществляться как в автономном режиме по запрограммированному маршруту, так и дистанционно внешним пилотом, находящимся вне борта судна. С правовой и технической точек зрения, на сегодняшний БВС выступают в качестве высокотехнологичных объектов, большинство из которых оборудованы интеллектуальными автоматизированными системами, что может обеспечивать высокую степень автономности при выполнении широкого спектра задач.

Необходимо отметить, что массовое развитие «беспилотников» произошло в период использования их в коммерческих целях. Тем не менее благодаря техническим характеристикам и тактическим возможностям БВС коммерческого типа широко применяются в современных вооруженных

конфликтах, а наибольшее распространение получили в период проведения специальной военной операции (далее — СВО). Специфика и масштабирование их применения привело к причинению значительного ущерба не только объектам военной инфраструктуры, но и имущественным интересам, а также жизни и здоровью гражданского населения.

В период проведения СВО особую значимость приобретает вопрос о привлечении к юридической ответственности за причинение вреда вследствие эксплуатации БВС вооруженными силами Украины (далее — ВСУ). В приграничных регионах Российской Федерации фиксируются систематические прецеденты нанесения ущерба личной безопасности и физическому состоянию граждан, а также деструктивного воздействия на объекты гражданской инфраструктуры, обусловленные применением БВС со стороны вооруженных формирований противника. Однако встречаются случаи недостаточной подготовки операторов, нарушения регламентов эксплуатации БВС, сбои оборудования или воздействие радиоэлектронной борьбы со стороны вооруженных сил Российской Федерации, что приводит к последствиям в виде причинения физического вреда гражданам (травмы различной степени тяжести, летальные исходы), материальный ущерб (повреждение или разрушение объектов гражданской инфраструктуры, а также моральный вред (возникновение состояния тревоги, посттравматических стрессовых расстройств у населения), что для пострадавшего гражданина требует юридической оценки.

Так, если рассматривать БВС как самостоятельный субъект гражданских правоотношений, можно сказать о том, что одной из центральных проблем является отсутствие необходимой правовой регламентации порядка возмещения имущественного ущерба, причиненного гражданским лицам в условиях СВО. К примеру, в Белгородской области правоприменительная практика по возмещению материального ущерба базируется на нормативных актах исполнительной власти региона в лице главы субъекта или правительства области. В соответствии с ч. 4 Указа Президента РФ от 19 октября 2022 г. № 757 «О мерах, осуществляемых в субъектах Российской Федерации в связи с Указом Президента Российской Федерации от 19 октября 2022 года № 756», данные должностные лица наделены полномочиями по введению, изменению или отмене особых правовых режимов на территории соответствующего субъекта РФ. Правовое регулирование в Белгородской области в период проведения СВО опирается на особые режимы: «желтый» уровень террористической опасности и режим контртеррористической операции. Это позволяет квалифицировать атаки БВС на гражданскую инфраструктуру как террористические акты, поскольку подобные действия рассматриваются как устрашение населения, нанесение ущерба частным объектам собственности и попытки дестабилизировать обстановку в регионе. Данные обстоятельства фактически облегчают процесс доказывания факта причинения имущественного вреда. Однако

правовая неопределенность сохраняется из-за отсутствия единого федерального стандарта компенсации такого вреда.

По мнению исследователей, теоретически атаки БВС на объекты частной собственности можно отнести к страховым случаям, и применение классической модели страхового возмещения будет ограничено ст. 1064 ГК РФ. Согласно приведенной правовой норме ответственность за возмещение ущерба возлагается в полном объеме на лицо, его причинившее. Однако в связи с тем, что атаки осуществляются со стороны иностранного государства, а военное положение на территории приграничных регионов введено не было, определить субъект, подлежащий ответственности (т.е. установить конкретного военнослужащего ВСУ, непосредственно управлявшего БВС, отдавшего приказ о запуске или планировавшего атаку, как и привлечь его к ответственности), становится чрезвычайно сложной задачей, соответственно, гражданско-правовая ответственность фактически наступить не может. Более того, согласно ч. 1 ст. 964 ГК РФ «страховщик освобождается от выплаты страхового возмещения и страховой суммы, когда страховой случай наступил вследствие военных действий, а также маневров или иных мероприятий», однако на сегодняшний день на территориях приграничных регионов России недопустимо понятие «военные действия», так как в соответствии с определением Верховного Суда РФ от 3 февраля 2025 г. по делу № А40-266406/20231 «состояние войны в Российской Федерации не объявлялось. Военных действий, как они определены в постановлении Пленума Верховного Суда Российской Федерации (от 18 мая 2023 г. №11), в Белгородской области не велось», поэтому приведенные правовые нормы гражданского законодательства в подобных случаях могут являться неактуальными и не обеспечивать реализацию прав граждан на возмещение ущерба в полном объеме.

Возмещение имущественных потерь, понесенных гражданскими и юридическими лицами в ходе СВО на территориях Донецкой и Луганской Народных Республик, Запорожской и Херсонской областей, реализуется преимущественно посредством государственных компенсационных механизмов. Это означает, что основные финансовые потоки для покрытия ущерба направляются через специально созданные или адаптированные государственные программы и фонды. Введение на данных территориях военного положения снижает эффективность применения классических механизмов страхования, поскольку типовые условия большинства страховых договоров, как правило, предусматривают положения об исключении военных рисков, вооруженных конфликтов и чрезвычайных ситуаций военного характера из перечня страховых случаев.

Стоит отметить, что во избежание гражданско-правовых споров на сегодняшний день компенсация имущественного вреда гражданам, пострадавшим в результате атак ВСУ, осуществляется на основании ч. 2 ст. 18 Федерального закона «О противодействии терроризму» путем перечисления средств из федерального бюджета. При этом органы исполнительной

власти подпадающих под указанные признаки субъектов РФ наделены самостоятельными полномочиями по установлению порядка осуществления имущественных возмещений.

В указанной обстановке представляется теоретически и практически актуальным переход к смешанной модели компенсации материального ущерба, предполагающей непосредственное применение институтов страхования. Важнейшим аспектом данной инициативы является пересмотр подходов к классификации страховых случаев в регионах с действующим специальным правовым режимом. Несмотря на положения ст. 964 ГК РФ, предусматривающие освобождение страховщиков от обязанностей по возмещению ущерба в подобных обстоятельствах, представляется целесообразным пересмотр данной процедуры компенсации с учетом разработки специализированных программ софинансирования или государственного перестрахования рисков, при наступлении ответственности, связанной с новыми угрозами, в том числе неправомерным воздействием БВС. Необходимо отметить, что функционирование указанной модели требует изменений в страховом законодательстве, целью которых будет являться минимизация случаев отказа страховщиков от исполнения обязательств со ссылкой на непредвиденные обстоятельства. Необходимо отметить растущую потребность подобных изменений в современных реалиях.

В подтверждение сказанного можно привести актуальный пример из судебной практики. Предметом рассмотрения стал случай, связанный с обеспечением кредитных обязательств и последующим страхованием имущества в приграничном регионе. ООО «Лафид» получило кредитные средства от АО «Россельхозбанк». Исполнение данного кредитного обязательства было обеспечено залогом (ипотекой) четырех объектов недвижимого имущества, расположенных на территории города Шебекино Белгородской области. Указанные залоговые объекты впоследствии стали предметом договора страхования, заключенного между ООО «Лафид» и АО «РСХБ-Страхование». В период 31 мая и 1 июня 2023 г. вследствие обстрелов города Шебекино застрахованное имущество компании «Лафид» получило повреждения. Страхователь, в свою очередь, уведомил страховщика о наступлении события, квалифицируемого как потенциальный страховой случай. Однако страховщик отклонил требование о выплате страхового возмещения. Мотивация отказа заключалась в том, что повреждения были вызваны военными действиями. В обоснование своей позиции страховщик сослался на положения рассмотренной ст. 964 ГК РФ. Было акцентировано внимание на отсутствии в заключенном договоре положений, исключающих применение данной нормы в части военных событий.

В рамках судебного разбирательства по делу № А40-266406/2023 первоначальные судебные инстанции, суды первой и апелляционной инстанций удовлетворили исковые требования страхователя. Их решение основывалось на положении ст. 964 ГК РФ, которая предполагает освобождение страховщика от ответственности при наступлении ущерба в результа-

те военных действий. Однако кассационная инстанция пересмотрела данный подход. В целях эффективного регулирования гражданско-правовых отношений и разрешения возникшего гражданского спора кассационный суд признал обстрел города Шебекино де-факто военными действиями, несмотря на отсутствие их формально-правового статуса. Таким образом, разработка и последующая реализация подобных механизмов в регионах России в условиях действия специальных правовых режимов (на примере Белгородской области) позволит модернизировать систему компенсации в активную страховую модель адресной поддержки собственников.

Необходимо отметить, что в отдельных случаях за причинение имущественного ущерба, а также за создание угроз жизни и здоровью граждан путем использования БВС вооруженными формированиями противника может наступить уголовно-правовая ответственность.

В современном российском уголовном праве квалификация деяний, связанных с применением беспилотных воздушных судов ВСУ по объектам на территории России, носит комплексный характер. Правовая оценка данных действий, прежде всего, основывается на анализе объекта посягательства, субъекта преступления, его мотивов и целей, а также степени общественной опасности наступивших последствий.

Необходимо отметить, что международный режим воздушного пространства и ответственность за его нарушение утверждены Генеральной Ассамблеей ООН 14 декабря 1974 г. на заседании № 2319. В соответствии со ст. 1 каждое государство признает за собой полный исключительный суверенитет над воздушным пространством своей территории. Агрессия в отношении территориальной целостности или политической независимости предполагает использование вооруженных сил в отношении отдельного государства или нарушение суверенитета иными действиями, нарушающими положения Устава ООН.

Так, наиболее распространенная квалификация атак БВС на объекты гражданской инфраструктуры представлена ст. 205 «Террористический акт» УК РФ. Согласно данной норме совершение взрыва или иных действий, устрашающих население и создающих опасность гибели человека в целях дестабилизации органов власти, квалифицируется как терроризм. При эксплуатации БВС объективная сторона преступления состоит в использовании ударных беспилотных аппаратов для нанесения ударов по невоенным целям (жилые дома, торговые центры). Субъективная сторона характеризуется прямым умыслом в части, касающейся устрашения гражданского населения и дестабилизации деятельности органов власти. Однако анализ судебной практики показывает, что на сегодняшний день наблюдается дефицит вступивших в законную силу приговоров по делам о терроризме с применением БВС со стороны ВСУ. Это обусловлено существенными затруднениями, связанными с установлением субъекта преступления, поскольку атаки производятся со стороны иностранного государства. Кроме того, управление БВС может осуществляться автономно с

помощью искусственного интеллекта, что делает установление субъекта преступления практически невозможным.

Составом преступления, предусмотренного ст. 205 УК РФ, поглощаются ст. 111, 112, 115 УК РФ (причинение вреда здоровью различной степени тяжести), по которым также возможна квалификация рассматриваемых деяний. Для этого необходимо доказать наличие прямого или косвенного умысла на причинение вреда именно гражданскому населению. В условиях боевых действий обвинение может столкнуться с доводами о случайном попадании или поражении «легитимной военной цели», что требует тщательного анализа траектории полета, типа БВС, характера цели, момента удара, а также специфики полученных травм. Для решения данной проблемы возможна разработка специализированных методик судебно-медицинской экспертизы для оценки специфических травм, возникающих при детонации боеприпасов БВС в городской среде, а также привлечение специалистов для определения тактико-технических характеристик и возможностей БВС.

Также нанесение вреда путем применения БВС со стороны вооруженных сил противника можно квалифицировать по ст. 356 «Применение запрещенных средств и методов ведения войны» УК РФ. В диспозиции данной нормы указано, что к запрещенным методам ведения войны следует относить применение запрещенных международным договором РФ средств и методов не только при ведении военных действий, но и вооруженных конфликтов в целом. Необходимо обратиться к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г., устанавливающей полный и исключительный суверенитет над воздушным пространством своих территорий, а также условия и порядок эксплуатации государственных и гражданских воздушных судов. В ст. 8 данного документа определено, что «никакое воздушное судно, способное совершать полеты без пилота, не производит полета над территорией Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения». Массированное применение БВС в военных целях, как закреплено в п. 15 Военной доктрины Российской Федерации от 25 декабря 2014 г. № Пр-2976, является основной чертой и особенностью военных конфликтов.

Непосредственные определения вооруженного конфликта и военных действий содержатся в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 18 мая 2023 г. № 11 «О практике рассмотрения судами уголовных дел о преступлениях против военной службы». В абз. 5 п. 2 постановления указано, что вооруженным конфликтом признается «вооруженное столкновение ограниченного масштаба между государствами (международный вооруженный конфликт) или противостоящими сторонами в пределах территории одного государства (внутренний вооруженный конфликт), в ходе которого осуществляется применение вооруженных сил Российской Федерации, других войск, воинских (специальных) формирований и органов без

перехода государства в состояние войны». Согласно абз. 6 п. 2 под военными действиями понимаются действия, которые ведет Россия в военное время по отражению вооруженного нападения на Россию другого государства или группы государств, а также в случае необходимости выполнения международных договоров РФ.

Как отмечено ранее, понятие «военные действия» на территориях приграничных регионов с юридической точки зрения недопустимо. В связи с этим возникает проблемный аспект в установлении объективной стороны преступления, следовательно, его состава в целом и привлечении лиц, неправомерно использующих БВС, к уголовной ответственности. На сегодняшний день требуется совершенствование нормативно-правового регулирования в данной области. Возможна разработка постановления Пленума Верховного Суда РФ, разъясняющего правила разграничения составов, предусмотренных ст. 205, 356, 111, 112, 115 УК РФ при использовании дистанционно управляемых систем, а также закрепление приоритета ст. 356 УК РФ как специальной нормы в условиях вооруженного конфликта.

В условиях напряженности в приграничных регионах Российской Федерации, где фиксируются инциденты, связанные с применением БВС, могут возникать случаи инсценировки таких событий отдельными гражданами. Данное явление, с научной точки зрения, может быть классифицировано как симуляция происшествия с целью извлечения выгоды или введения в заблуждение. Процесс инсценировки включает в себя создание ложной доказательной базы и формирование искаженной нарративной линии. Как правило, это размещение фрагментов БВС или схожих по внешнему виду элементов в непосредственной близости от поврежденного имущества. Эти элементы могут быть найдены заранее, приобретены или изготовлены кустарным способом. Также создание на имуществе повреждений, которые визуально соответствуют характеру воздействия от взрывных устройств или падения фрагментов БВС, может быть осуществлено путем механического воздействия, использования взрывчатых веществ малой мощности и других противоправных методов. Подача заявления в правоохранительные органы, страховую компанию или органы власти, содержащие заведомо ложные сведения о наступлении события — атаки беспилотного воздушного судна, может быть квалифицировано в соответствии с уголовным законодательством РФ. Составы подобных деяний образуют преступления, предусмотренные несколькими статьями УК РФ: ст. 159.5 «Мошенничество в сфере страхования», определяющей наказание за хищение чужого имущества путем обмана относительно наступления страхового случая, а равно размера страхового возмещения, подлежащего выплате в соответствии с законом либо договором; ст. 306 «Заведомо ложный донос», определяющей наказание за заведомо ложное сообщение о совершении преступления, в случае, когда гражданин подает заявление в правоохранительные органы о том, что его имущество было повреждено в результате атаки БВС, зная, что данное сообщение является ложным. При

этом не имеет значения, было ли фактически совершено какое-либо преступление третьими лицами или нет, главное — ложность заявления о его совершении.

Фактическая квалификация действий и меры ответственности будут определяться следственными органами и судом на основе всех собранных доказательств, установления умысла и размера причиненного ущерба (или попытки его причинения). Инсценировка подобных происшествий не только влечет за собой серьезные юридические последствия, но и подрывает доверие к сообщениям о реальных инцидентах, а также отвлекает значительные ресурсы правоохранительных органов и экстренных служб.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод о том, что на сегодняшний день механизмы привлечения к юридической ответственности за вред, причиненный использованием «беспилотников» со стороны иностранного государства в условиях вооруженного конфликта, требуют комплексной модернизации. В области гражданских правоотношений необходимо внедрить активное применение практики взыскания компенсации материального и морального вреда с лиц, причинивших ущерб (даже при заочном осуждении) с возможностью обращения взыскания на арестованные активы государства-агрессора или аффилированных структур. Одной из основных проблем в данном направлении выступает отсутствие возможности определения субъекта совершенного деяния, соответственно, гражданско-правовая или уголовная ответственность в таком случае наступить не может. Целесообразно внедрение высокотехнологичных методов идентификации субъекта преступления путем анализа радиоэлектронного следа, расшифровки полетных контроллеров (при наличии фрагментов) и перехвата телеметрических данных, а также интеграция данных спутниковой разведки и систем объективного контроля в доказательственную базу уголовных дел для подтверждения точки запуска и траектории полета, что критически важно для установления умысла и причастности конкретных лиц. При успешной реализации данного предложения, возможна адаптация доктрины уголовного права к признанию ответственности не только непосредственного оператора БВС, но и вышестоящих лиц, допустивших совершение преступления (по аналогии с нормами международного права), что позволит расширить круг субъектов ответственности.

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 30—45.
Transport law and security. 2026; (3(59)):30—45.

Научная статья
УДК 347.1
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-01

Особенности правового регулирования труда осужденных на объектах транспортной инфраструктуры (часть первая)

Кашкина Екатерина Валерьевна,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс
и правоохранительная деятельность» Юридического института,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

ORCID: https://orcid.org/0000-0001-5045-2054
РИНЦ SPIN-код: 1732-4223, AuthorID: 340609

Харина Эльмира Насибовна,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс
и правоохранительная деятельность» Юридического института,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

РИНЦ SPIN-код: 6610-9010, AuthorID: 465102

Аннотация. В статье исследуются особенности правового регулирования труда осужденных на объектах транспортной инфраструктуры в условиях расширения практики применения наказаний, не связанных с изоляцией от общества. Цель исследования заключается в выявлении правовых факторов, определяющих возможность привлечения осужденных к трудовой деятельности в транспортном комплексе, а также в оценке соотношения задач их ресоциализации и требований транспортной безопасности. Методологическую основу работы составили формально-юридический, системно-правовой, сравнительно-правовой и межотраслевой методы исследования, позволившие проанализировать нормы уголовно-исполнительного, трудового и транспортного законодательства РФ. В результате проведенного анализа установлено, что возможность трудоустройства осужденных на объектах транспортной инфраструктуры определяется не только их уголовно-правовым статусом, но и особенностями правового режима конкретных объектов, характером выполняемых работ и объемом требований, предъявляемых к персоналу в сфере транспортной безопасности. Обоснован вывод, что действующая модель правового регулирования не в полной мере учитывает категорию осужденного, характер совершенного преступления и степень потенциального влияния выполняемой работы на безопасность транспортного комплекса, также выносится мнение о необходимости более дифференцированного подхода к установлению ограничений допуска осужденных к работам на объектах транспортной инфраструктуры с учетом принципов индивидуа-

лизации исполнения наказания и обеспечения транспортной безопасности. Результаты исследования могут быть использованы как в нормотворческой, так и в правоприменительной деятельности, в том числе при разработке механизмов трудовой адаптации осужденных.

Ключевые слова: ресоциализация; транспортная безопасность; исправительные центры; принудительные работы; межотраслевое регулирование.

Для цитирования: Кашкина Е. В., Харина Э. Н. Особенности правового регулирования труда осужденных на объектах транспортной инфраструктуры (часть первая) // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 30—45. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-03.

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIME

Original article

Special aspects of legal regulation of convicts' labor at transport infrastructure facilities (Part One)

Ekaterina V. Kashkina,
Candidate of Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Criminal Law, Criminal Procedure,
and Law Enforcement Activity, Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Elmira N. Kharina,
Candidate of Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Criminal Law, Criminal Procedure,
and Law Enforcement Activity, Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has considered the special aspects of the legal regulation of labor performed by convicted persons at transport infrastructure facilities, against the expanding practice of imposing non-custodial sentences. The purpose of the study was to identify the legal factors determining the possibility to engage convicted persons into work within the transport sector, as well as to assess the balance between the objectives of their resocialization and transport security requirements. The methodological framework of the current study comprises formal-legal, systemic-legal, comparative-legal, and interdisciplinary research methods, enabling to analyze the norms of the Russian Federation's penal enforcement, labor, and transport legislation. There has been found that the feasibility of employing convicted persons at transport infrastructure facilities is determined not only by their criminal-law status but also by the specific legal regime governing particular facilities, the nature of the work performed, and the scope of requirements imposed on personnel regarding transport security. There has been concluded that the current model of legal regulation fails to fully account for the category of the convict, the nature of the crime committed, and the extent to which the work performed could impact the safety of the transport system. There has been also an argument for a more differentiated approach to restricting convicts' access to work at transport infrastructure facilities, based on the principles of individualizing the execution of sentences and enforcing transport security. The study results could be applied in both legislative and law-enforcement activities, including the development of mechanisms for the labor-based rehabilitation of convicts.

Keywords: resocialization; transport security; correction centers; compulsory labor; inter-sectoral regulation.

For citation: Kashkina E.V., Kharina E.N. Special aspects of legal regulation of convicts' labor at transport infrastructure facilities (Part One) // Transport law and security. 2026; (3(59)):30—45.

© Кашкина Е. В., Харина Э. Н., 2026

Введение

В современных социально-экономических условиях вопросы привлечения осужденных к труду приобретают особое значение как для уголовно-исполнительной системы, так и для отдельных отраслей экономики, испытывающих потребность в трудовых ресурсах. Одной из таких отраслей выступает транспортный комплекс Российской Федерации, обеспечивающий функционирование железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного и автомобильного транспорта, а также связанных с ними объектов транспортной инфраструктуры.

Труд осужденных традиционно рассматривается отечественным уголовно-исполнительным законодательством в качестве одного из основных средств исправления. Согласно ч. 2 ст. 9 УИК РФ общественно полезный труд отнесен к числу основных средств исправления осужденных наряду с установленным порядком исполнения и отбывания наказания, воспитательной работой, получением общего образования и профессиональным обучением. В трудах таких ученых как М. М. Дахаева, А. Ю. Долинина, Д. Е. Дроздова, А. Ю. Егорова, В. И. Огородникова, В. И. Селиверстова и иных неоднократно подчеркивалось, что трудовое воздействие способствует формированию у осужденных социально одобряемых моделей поведения, развитию профессиональных навыков и подготовке к жизни после освобождения.

В последние годы наблюдается устойчивая тенденция расширения практики привлечения осужденных к труду вне территорий исправительных учреждений. Существенное значение в данном процессе имеет развитие института принудительных работ, а также создание исправительных центров и участков, функционирующих как исправительные центры. Указанные изменения ориентированы на повышение эффективности ресоциализации осужденных посредством их включения в реальные трудовые отношения и постепенной адаптации к условиям жизни в обществе.

Одновременно с этим транспортная отрасль испытывает объективную потребность в дополнительных трудовых ресурсах. В первую очередь это касается выполнения работ по содержанию, ремонту и обслуживанию объектов транспортной инфраструктуры, включая железнодорожные пути, станции, объекты дорожного хозяйства, портовые сооружения, складские комплексы и иные объекты транспортного комплекса. В ряде случаев такие виды деятельности потенциально могут осуществляться с привлечением осужденных, отбывающих наказания, не связанные с полной изоляцией от общества.

Однако трудовая деятельность на объектах транспортной инфраструктуры имеет существенную специфику. В отличие от большинства иных сфер экономики она связана с повышенными требованиями к обеспечению транспортной безопасности, соблюдению пропускного режима, предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса, а также с необходимостью ограничения доступа отдельных категорий лиц к выполнению определенных работ. Указанные обстоятельства формируют дополнительные правовые барьеры для трудоустройства осужденных.

Особую актуальность в связи с этим приобретает проблема согласования норм уголовно-исполнительного законодательства с положениями законодательства о транспортной безопасности. Если нормы УИК РФ ориентированы на максимально возможное вовлечение осужденных в общественно полезный труд, то отдельные положения транспортного законодательства предусматривают ограничения допуска к определенным видам деятельности лиц, имеющих судимость либо подвергавшихся уголовному преследованию. На практике это может приводить к возникновению правовой неопределенности при решении вопроса о возможности трудоустройства осужденных на объектах транспортной инфраструктуры.

Следует отметить, что вопросы правового регулирования труда осужденных получили широкое освещение в отечественной юридической литературе. Значительный вклад в разработку данной проблематики внесли В. И. Селиверстов, Е. А. Антонян, Н. А. Гришко, И. Ю. Яковлева, А. Ю. Долинин, В. И. Огородников, Ю. Н. Строгович, Р. М. Жиляев и другие исследователи. Вместе с тем особенности привлечения осужденных к труду именно на объектах транспортной инфраструктуры до настоящего времени не стали предметом самостоятельного комплексного исследования.

Труд осужденных как средство исправления

Институт труда осужденных занимает особое место в системе средств исправительного воздействия, применяемых в процессе исполнения уголовных наказаний. В отличие от иных мер воспитательного и профилактического характера труд обладает комплексным воздействием на личность осужденного, сочетая экономические, социальные и правовые элементы. Именно поэтому отечественное уголовно-исполнительное законодательство традиционно рассматривает общественно полезный труд не только как способ обеспечения занятости осужденных, но и как самостоятельное средство достижения целей наказания.

Как мы отмечали ранее, в соответствии с ч. 2 ст. 9 УИК РФ общественно полезный труд отнесен к числу основных средств исправления осужденных. Данное положение отражает сложившийся в российской уголовно-исполнительной науке подход, согласно которому трудовое воздействие способствует формированию у осужденных уважительного отношения к человеку, обществу, труду и общепринятым правилам общежития. При этом законодатель исходит из того, что приобретение или сохранение

трудовых навыков является необходимым условием успешной ресоциализации лица после освобождения из мест лишения свободы.

Следует отметить, что современное понимание труда осужденных существенно отличается от подходов, существовавших в советский период развития исправительно-трудового законодательства. Если ранее труд во многом рассматривался как элемент режима отбывания наказания и средство обеспечения хозяйственной деятельности исправительных учреждений, то действующий УИК РФ ориентирует правоприменителя на использование труда прежде всего в целях исправления личности осужденного. На данное обстоятельство неоднократно обращалось внимание в научных трудах. Так, А. И. Зубков подчеркивал необходимость рассмотрения труда осужденных не только в производственно-экономическом, но и в социально-воспитательном аспекте [1]. Аналогичной позиции придерживался А. С. Михлин, отмечавший, что труд в местах лишения свободы должен обеспечивать формирование у осужденных навыков социально полезного поведения и готовность к самостоятельной трудовой деятельности после освобождения [2].

Вместе с тем исправительный потенциал труда не может оцениваться исключительно через призму обязанности осужденного выполнять определенную работу. Существенное значение имеют содержание выполняемой трудовой функции, условия труда, возможность получения профессиональных навыков и перспективы дальнейшего трудоустройства после освобождения. В связи с этим заслуживает внимания позиция Т. Ф. Минязевой, которая отмечает, что эффективность труда как средства исправления определяется не самим фактом трудовой занятости, а его способностью обеспечивать социальную адаптацию личности и формировать устойчивую мотивацию к законопослушному поведению [3].

Современные тенденции развития уголовно-исполнительной системы свидетельствуют о постепенном смещении акцента с внутрисистемной организации труда на расширение возможностей трудоустройства осужденных в условиях, максимально приближенных к обычным трудовым отношениям. Данная тенденция особенно отчетливо проявляется в отношении осужденных к принудительным работам, отбывающих наказание в исправительных центрах. В отличие от традиционной модели организации труда в пределах исправительного учреждения указанные формы исполнения наказания предполагают выполнение работ у внешних работодателей, функционирующих в различных секторах экономики.

Такой подход соответствует общей задаче ресоциализации осужденных, поскольку позволяет формировать у них опыт участия в реальных производственных процессах, приобретать востребованные профессиональные навыки и адаптироваться к требованиям современного рынка труда. Вместе с тем расширение сферы трудового использования осужденных неизбежно приводит к необходимости учета специальных требований отдель-

ных отраслей законодательства, регулирующих доступ работников к определенным видам деятельности.

Особенно отчетливо данная проблема проявляется в транспортном комплексе. Если традиционные вопросы организации труда осужденных в исправительных учреждениях преимущественно регулируются уголовно-исполнительным законодательством, то выполнение работ на объектах транспортной инфраструктуры требует соблюдения дополнительных требований, связанных с обеспечением транспортной безопасности, пропускного режима и ограничением допуска отдельных категорий лиц к выполнению определенных функций. В результате возникает необходимость согласования задач исправительного воздействия с требованиями безопасности транспортной системы государства.

Таким образом, труд осужденных представляет собой не только средство исправления, закрепленное уголовно-исполнительным законодательством, но и сложный межотраслевой правовой институт, содержание которого определяется взаимодействием норм различных отраслей права.

Объекты транспортной инфраструктуры как сфера трудовой деятельности осужденных

Современная практика исполнения наказаний все чаще предполагает участие осужденных в производственной деятельности организаций, не входящих в структуру уголовно-исполнительной системы. В связи с этим особый интерес представляет транспортная отрасль, которая, с одной стороны, характеризуется устойчивой потребностью в трудовых ресурсах, а с другой — относится к числу сфер, функционирование которых связано с повышенными требованиями безопасности и специальным правовым регулированием.

Для оценки возможности использования труда осужденных на транспорте необходимо прежде всего определить содержание понятия «объект транспортной инфраструктуры», поскольку именно особенности правового режима соответствующих объектов во многом предопределяют условия допуска работников к выполнению трудовых функций.

Базовое определение объекта транспортной инфраструктуры закреплено в ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Согласно указанной норме к объектам транспортной инфраструктуры относятся технологический комплекс, включающий железнодорожные вокзалы и станции, автовокзалы и автостанции, метрополитены, морские терминалы, акватории морских портов, судоходные гидротехнические сооружения, аэропорты, аэродромы, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса сооружения, устройства и оборудование.

Из приведенного определения следует, что законодатель использует широкий подход к пониманию транспортной инфраструктуры, охватывая не только объекты, непосредственно связанные с перевозочным процес-

сом, но и многочисленные вспомогательные сооружения, обеспечивающие функционирование транспортной системы. Данное обстоятельство имеет принципиальное значение для рассматриваемой темы, поскольку труд осужденных потенциально может использоваться как на основных объектах транспортного комплекса, так и на объектах обеспечивающего характера.

Практика взаимодействия территориальных органов ФСИН России с организациями железнодорожного транспорта показывает, что осужденные, прежде всего отбывающие наказание в виде принудительных работ, привлекаются к выполнению работ по благоустройству территорий, ремонту производственных объектов, обслуживанию складских комплексов, строительным и подсобным работам [https://company.rzd.ru/ru/9401/page/78314?id=195683; https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/comments/kadrovyy-golod-rzhd-gotovy-brat-na-rabotu-osuzhdennykh-zhenshchin-i-veteranov/]. Вместе с тем их участие в деятельности, непосредственно связанной с обеспечением безопасности движения поездов, существенно ограничено специальными требованиями законодательства.

Схожая ситуация наблюдается в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. В отличие от железнодорожного транспорта значительная часть работ на объектах дорожной инфраструктуры не предполагает непосредственного участия в управлении транспортными средствами либо обеспечении безопасности перевозочного процесса. Это касается содержания автомобильных дорог, благоустройства придорожной инфраструктуры, выполнения строительных и ремонтных работ. Соответственно, именно данное направление может рассматриваться как одно из наиболее перспективных с точки зрения использования труда осужденных.

Особенности правового режима имеют объекты воздушного транспорта. Федеральное законодательство в области авиации предусматривает повышенные требования к обеспечению авиационной безопасности, организации пропускного режима и контролю доступа лиц на территорию аэропортов и аэродромов. Значительная часть работников аэропортовой инфраструктуры получает доступ в контролируемые зоны, что предполагает прохождение специальных проверок и выполнение установленных законодательством требований. В результате возможности использования труда осужденных на объектах воздушного транспорта оказываются существенно более ограниченными по сравнению с другими секторами транспортного комплекса.

Аналогичные характеристики присущи в том числе морским портам и объектам внутреннего водного транспорта, охватывающие как общедоступные зоны, так и территории с особым режимом. Ввиду этого возможность привлечения осужденных к исполнению трудовых обязанностей в этой сфере определяется не столько спецификой возлагаемых задач,

сколько местоположением самих объектов транспортной инфраструктуры.

Отдельного внимания заслуживает вопрос о балансе между основными и вспомогательными видами деятельности на объектах транспортной инфраструктуры. Как показывает практика, работодатели предпочитают привлекать осужденных к вспомогательным видам работ, таким как строительство, ремонт, хозяйственные нужды, складские операции, а не к тем, что напрямую связаны с управлением транспортом или безопасностью движения. Подобная избирательность неслучайна, она свидетельствует о необходимости разграничивать работы, где допустимо привлекать осужденных, от тех, которые требуют соблюдения особых правил транспортного законодательства. Главное здесь не сам факт принадлежности объекта к транспортной инфраструктуре, а вид выполняемой работы и уровень безопасности. Важно понимать, что современное законодательство рассматривает транспортную инфраструктуру не только как хозяйственные объекты, но и как часть национальной безопасности, в связи с чем требования к работникам, допускаемым к работе на таких объектах, постоянно ужесточаются.

Следовательно, возможность трудоустройства осужденных на рассматриваемых объектах определяется не только потребностями работодателей и задачами ресоциализации, но и особенностями правового режима соответствующих объектов. Различия в требованиях безопасности, порядке допуска персонала и характере выполняемых работ формируют систему специальных ограничений, которые должны учитываться при решении вопроса о привлечении осужденных к трудовой деятельности на транспорте. В связи с этим дальнейшее исследование предполагает анализ законодательных требований к персоналу транспортной отрасли и ограничений допуска осужденных к работам на объектах транспортной инфраструктуры.

Законодательные требования к персоналу транспортной отрасли

Анализ объектов транспортной инфраструктуры как потенциальной сферы трудовой деятельности осужденных позволяет сделать вывод о том, что возможность их трудоустройства определяется не только положениями уголовно-исполнительного законодательства, но и системой специальных требований, предъявляемых к персоналу транспортного комплекса. В отличие от большинства иных отраслей экономики транспорт относится к числу сфер повышенной опасности, в которых ошибки работников способны повлечь причинение значительного имущественного ущерба, вреда жизни и здоровью граждан, а также создать угрозу общественной и государственной безопасности. Именно поэтому законодатель устанавливает дополнительные условия допуска к выполнению отдельных видов работ на объектах транспортной инфраструктуры.

Основу правового регулирования в рассматриваемой сфере составляет Федеральный закон «О транспортной безопасности». Его принятие было

обусловлено необходимостью формирования единой системы предупреждения актов незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса. В отличие от отраслевого транспортного законодательства данный нормативный акт распространяется на все виды транспорта и устанавливает общие требования к обеспечению безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Одним из ключевых элементов системы транспортной безопасности является контроль доступа физических лиц на объекты транспортной инфраструктуры. Законодатель исходит из того, что отдельные категории работников в силу характера выполняемых обязанностей получают возможность доступа к зонам транспортной безопасности, технологическим процессам, техническим средствам обеспечения перевозок, системам управления движением и иной информации ограниченного характера. В связи с этим допуск персонала к выполнению трудовых функций рассматривается не только как вопрос трудовых отношений, но и как элемент обеспечения безопасности транспортного комплекса, о чем свидетельствует анализ положений Федерального закона «О транспортной безопасности» и иных подзаконных нормативных актов, направленных на его реализацию.

Дополнительные требования содержатся и в отраслевом транспортном законодательстве. Так, на железнодорожном транспорте особое значение имеют нормы, регулирующие деятельность работников, непосредственно связанных с движением поездов и маневровой работой. К таким лицам предъявляются повышенные требования по состоянию здоровья, профессиональной подготовке и соблюдению установленных правил безопасности. Аналогичные подходы используются в гражданской авиации, морском и внутреннем водном транспорте, где допуск к отдельным должностям предполагает прохождение специальных процедур проверки и подтверждения квалификации.

В научной литературе неоднократно обращалось внимание на то, что транспортная безопасность представляет собой самостоятельный правовой институт, сочетающий элементы административно-правового, трудового и транспортно-правового регулирования. По мнению В. Н. Гречухи, обеспечение безопасности транспортного комплекса невозможно исключительно посредством технических средств, поскольку ключевую роль в функционировании транспортной системы продолжает играть человеческий фактор [4]. В свою очередь, Н. А. Духно указывает, что система транспортной безопасности предполагает комплексное регулирование деятельности всех субъектов транспортных отношений, включая работников транспортных организаций [5].

Применительно к рассматриваемой теме особое значение имеет то обстоятельство, что законодательство о транспортной безопасности использует дифференцированный подход к различным категориям работников. Не все лица, осуществляющие трудовую деятельность на объектах транс-

портной инфраструктуры, подпадают под одинаковые требования. Существенное значение имеют характер выполняемой работы, место ее осуществления и степень влияния работника на безопасность транспортного процесса.

Так, работы по строительству, ремонту, благоустройству территорий, обслуживанию складских комплексов либо выполнению хозяйственных функций во многих случаях не предполагают непосредственного доступа к критически важным элементам транспортной инфраструктуры. Напротив, деятельность работников подразделений транспортной безопасности, диспетчерских служб, служб управления движением, работников, обслуживающих технические средства обеспечения безопасности, непосредственно связана с реализацией функций по защите транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства. В связи с этим объем предъявляемых к работникам требований существенно различается, особенно, когда решается вопрос об обеспечении устойчивого функционирования объектов транспортной инфраструктуры, защиты критически важных объектов и предотвращению террористической угрозы. Поэтому появляются дополнительные ограничения, предъявляемые к работникам, особенно когда речь идет о привлечении к труду осужденных.

В то время как уголовно-исполнительное законодательство стремится максимально вовлечь заключенных в общественно полезный труд, транспортное законодательство может накладывать серьезные ограничения на их трудоустройство в сфере транспорта.

Ограничения, связанные с судимостью и уголовным преследованием

Среди требований, предъявляемых к работникам транспортного комплекса, особое значение, как мы упоминали ранее, имеют ограничения, связанные с наличием судимости и фактом уголовного преследования. в наибольшей степени влияющие на возможность привлечения осужденных к труду на объектах транспортной инфраструктуры, поскольку непосредственно связаны с их уголовно-правовым статусом. Это объясняется повышенной значимостью транспортной инфраструктуры для государства, а также необходимостью предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность транспорта.

Ключевое значение в данном случае имеют положения ст. 10 Федерального закона «О транспортной безопасности». Согласно указанной норме работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности, не вправе выполнять лица, имеющие неснятую или непогашенную судимость за совершение умышленного преступления, а также лица, в отношении которых установлены иные обстоятельства, свидетельствующие о невозможности их допуска к соответствующей деятельности.

Принципиальное значение имеет то обстоятельство, что законодатель связывает ограничение не с видом назначенного наказания и не с фактом отбывания наказания как таковым, а именно с наличием неснятой или не-

погашенной судимости. Следовательно, для значительной части осужденных, привлекаемых к труду в период исполнения наказания, установленное законом ограничение действует автоматически, поскольку в соответствии со ст. 86 УК РФ судимость сохраняется в течение всего периода отбывания наказания и определенного времени после его исполнения.

Таким образом, лицо, отбывающее наказание в виде принудительных работ объективно не может быть допущено к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности. При этом правовое значение имеет не характер выполняемых производственных операций, а сам факт отнесения соответствующей трудовой функции к деятельности по обеспечению транспортной безопасности.

Необходимо обратить внимание на то, что ограничения, предусмотренные законодательством о транспортной безопасности, не распространяются автоматически на всех работников транспортной отрасли. Законодатель разграничивает работников, непосредственно обеспечивающих транспортную безопасность, и лиц, выполняющих иные трудовые функции на объектах транспортной инфраструктуры.

Из этого следует важный практический вывод: наличие судимости не означает абсолютного запрета на трудовую деятельность в транспортном комплексе. Например, как мы ранее отмечали, выполнение строительных, ремонтных, складских, погрузочно-разгрузочных, хозяйственных или вспомогательных работ на отдельных объектах транспортной инфраструктуры само по себе не свидетельствует о непосредственном участии работника в обеспечении транспортной безопасности. Следовательно, вопрос о возможности трудоустройства осужденного должен решаться с учетом конкретного содержания его трудовой функции и правового режима соответствующего рабочего места.

Вместе с тем анализ действующего законодательства показывает наличие тенденции к расширению перечня должностей и видов деятельности, в отношении которых применяются специальные требования безопасности. На железнодорожном транспорте подобный подход реализуется применительно к работникам, деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой. На воздушном транспорте специальные требования распространяются на значительную часть персонала аэропортов, имеющего доступ в контролируемые зоны. Аналогичные механизмы действуют на объектах морского и внутреннего водного транспорта.

В результате возникает ситуация, при которой формальное отсутствие прямого законодательного запрета еще не гарантирует возможность трудоустройства осужденного. Работодатель обязан учитывать не только нормы уголовно-исполнительного законодательства, но и многочисленные требования отраслевых нормативных актов, регулирующих вопросы допуска персонала к отдельным видам деятельности.

Следует отметить, что ограничения, основанные на наличии судимости, традиционно рассматриваются в юридической литературе как исключе-

ние из общего принципа свободы труда. Так, В. И. Селиверстов указывает, что ограничения прав лиц, имеющих судимость, допустимы лишь в случаях, когда они непосредственно связаны с необходимостью защиты конституционно значимых ценностей и обеспечением общественной безопасности [6].

Относительно сферы транспорта возникает правовой вопрос о пределах допустимости ограничений, налагаемых на лиц, имеющих судимость, в контексте их трудовой деятельности. С одной стороны, объективная необходимость обеспечения безопасности транспортного комплекса, подверженного потенциальным угрозам, обосновывает установление повышенных требований к персоналу. С другой стороны, чрезмерно широкое применение ограничений на трудовую деятельность лиц, имеющих судимость, может препятствовать достижению целей уголовно-исполнительной политики, направленных на исправление и ресоциализацию осужденных.

Данное противоречие особенно ярко проявляется в отношении осужденных к принудительным работам. Эффективность исправительного воздействия через обязательный труд напрямую зависит от реального трудоустройства осужденных. Однако наличие судимости, независимо от характера совершенного преступления, уровня профессиональной квалификации осужденного и степени его исправления, зачастую становится препятствием для доступа к определенным видам деятельности в транспортной сфере.

Это свидетельствует о необходимости дифференцированного подхода к установлению ограничений, основанного на реальной оценке угрозы безопасности на транспорте, исходящей от судимости, а не на формальном факте ее наличия. Действующее законодательство зачастую опирается на сам факт судимости, игнорируя специфику конкретной трудовой деятельности и ее потенциальное влияние на транспортную безопасность. Вследствие этого, судимость становится существенным барьером для трудоустройства осужденных на объектах транспортной инфраструктуры. При этом законодательство не устанавливает полного запрета на труд осужденных в данной отрасли, оно предусматривает особые ограничения, зависящие от характера выполняемой работы и требований безопасности. Тем не менее данные ограничения требуют более детального правового анализа и дифференциации в зависимости от категорий осужденных, поскольку их правовой статус и объем налагаемых ограничений существенно различаются.

Дифференциация допуска к работам на объектах транспортной инфраструктуры в зависимости от категории осужденных

При дальнейшем рассмотрении исследуемого нами вопроса существенное значение имеет правовой статус конкретной категории осужденных, особенности отбываемого наказания, объем установленных ограничений, а также степень их социальной интеграции в период исполнения наказания.

Действующее уголовное и уголовно-исполнительное законодательство предусматривает несколько категорий осужденных, которые потенциально могут осуществлять трудовую деятельность вне территорий исправительных учреждений. Вместе с тем условия их участия в трудовых отношениях существенно различаются, что непосредственно влияет на возможность выполнения работ на объектах транспортной инфраструктуры.

Наиболее широкими возможностями трудоустройства обладают осужденные к принудительным работам. Правовая природа данного наказания предполагает обязательное привлечение осужденного к труду в организациях, определяемых администрацией исправительного центра. В отличие от лиц, отбывающих наказание в исправительных колониях, такие осужденные находятся в условиях, максимально приближенных к обычным трудовым отношениям.

Именно осужденные к принудительным работам в настоящее время составляют основную категорию лиц, привлекаемых к труду на объектах транспортной инфраструктуры. Однако даже в отношении данной категории возможность трудоустройства зависит от характера выполняемой работы и требований, предъявляемых к соответствующей должности. Наличие судимости исключает возможность выполнения функций, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, однако не препятствует осуществлению значительного объема строительных, ремонтных, хозяйственных и иных вспомогательных работ.

Несколько иным является правовое положение осужденных, отбывающих наказание в колониях-поселениях. В соответствии с положениями уголовно-исполнительного законодательства такие лица также могут привлекаться к труду за пределами территории учреждения. При этом законодатель исходит из того, что колонии-поселения предназначены для содержания лиц, совершивших преступления небольшой или средней тяжести, а также отдельных категорий осужденных, положительно характеризующихся в период отбывания наказания.

Указанные обстоятельства объективно расширяют возможности их трудового использования по сравнению с осужденными, содержащимися в исправительных колониях общего, строгого и особого режимов. Вместе с тем наличие судимости сохраняет свое правовое значение и продолжает выступать фактором, ограничивающим доступ к отдельным видам деятельности на транспорте. Следовательно, правовое положение данной категории осужденных в рассматриваемой сфере во многом сходно со статусом лиц, отбывающих принудительные работы.

Особого внимания заслуживает вопрос о возможности привлечения к труду на объектах транспортной инфраструктуры осужденных к исправительным работам. В отличие от принудительных работ данный вид наказания исполняется по месту основной работы осужденного. С формально-юридической точки зрения законодательство не содержит специальных запретов на трудоустройство осужденных к исправительным работам в

транспортной отрасли. Однако в случаях, когда выполнение трудовой функции связано с требованиями законодательства о транспортной безопасности, ограничения, обусловленные наличием судимости, сохраняют свое действие в полном объеме.

Анализ различных категорий осужденных показывает, что решающее значение имеет не столько вид назначенного наказания, сколько совокупность факторов, характеризующих правовой статус конкретного лица. К числу таких факторов относятся характер и степень общественной опасности совершенного преступления, наличие неснятой или непогашенной судимости, условия исполнения наказания, а также содержание предполагаемой трудовой функции.

Вместе с тем действующее законодательство фактически не проводит различий между отдельными категориями осужденных применительно к вопросам обеспечения транспортной безопасности. Ограничения, связанные с наличием судимости, распространяются на всех лиц независимо от того, отбывают ли они наказание в виде принудительных работ, содержатся в колонии-поселении либо уже полностью отбыли назначенное наказание. Подобный подход обеспечивает высокий уровень формальной определенности правового регулирования, однако не всегда позволяет учитывать степень исправления конкретного лица и реальные риски для безопасности транспортного комплекса.

Представляется, что применительно к трудоустройству осужденных на объектах транспортной инфраструктуры особое значение должно иметь содержание совершенного преступления. Очевидно, что преступления террористической направленности, преступления против общественной безопасности, а также отдельные преступления против государственной власти объективно могут рассматриваться как обстоятельства, повышающие риски допуска лица к выполнению работ на объектах транспортного комплекса. Вместе с тем аналогичный подход далеко не всегда оправдан применительно к лицам, осужденным за преступления против собственности, преступления в сфере экономической деятельности либо иные деяния, не связанные с созданием угроз транспортной безопасности.

В научных трудах таких ученых, как Е. А. Антоняна, Н. А. Гришко, М. А. Кириллова, С. В. Чубракова, И. Ю. Яковлевой и других, неоднократно отмечалось, что реализация принципа индивидуализации исполнения наказания предполагает учет личности осужденного и особенностей его правового статуса при применении ограничений, предусмотренных законодательством. Между тем в сфере транспортной безопасности в настоящее время преобладает формальный подход, основанный преимущественно на факте наличия судимости без достаточной дифференциации соответствующих ограничений.

Указанное обстоятельство приобретает особую актуальность в условиях расширения практики применения наказаний, не связанных с изоляцией от общества. Увеличение числа исправительных центров и участков,

функционирующих как исправительные центры, закономерно приводит к росту количества осужденных, трудоустраиваемых в организациях различных отраслей экономики, включая транспортный комплекс. Следовательно, проблема определения допустимых пределов ограничений приобретает не только теоретическое, но и существенное практическое значение.

Таким образом, возможность привлечения осужденных к труду на объектах транспортной инфраструктуры определяется не только требованиями транспортного законодательства, но и особенностями правового статуса конкретной категории осужденных. Наиболее широкие возможности трудоустройства имеют лица, отбывающие наказания без изоляции от общества, однако даже в отношении данной категории сохраняются ограничения, связанные с обеспечением транспортной безопасности. В результате формируется сложная система правового регулирования, в которой задачи исправления осужденных должны соотноситься с необходимостью обеспечения безопасного функционирования транспортного комплекса. Данное соотношение наиболее отчетливо проявляется в вопросах организации труда и обеспечения безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, что обусловливает необходимость дальнейшего анализа соответствующих правовых механизмов.

Список источников

1. Зубков, А. И. Теоретические вопросы правового регулирования труда осужденных в советских исправительно-трудовых учреждениях / А. И. Зубков. — Томск : Изд-во Том. ун-та, 1974.
2. Сыч К. А. Теоретико-правовой взгляд профессора А. С. Михлина на общественно полезные работы в системе наказаний и практику их исполнения // Человек: преступление и наказание. — 2000. — Том 28. — № 2. — С. 304—310.
3. Минзяева, Т. Ф. Труд как основное средство исправления осужденных в свете Концепции развития уголовно-исполнительной системы Российской Федерации до 2020 года / Т. Ф. Минзяева // Российская юстиция. — 52013. — № 3. — С. 31—33.
4. Гречуха, В. Н. Автотранспортное право : учебник для магистратуры / В. Н. Гречуха. — Москва : Прометей, 2021.
5. Духно, Н. А. Обеспечение безопасности при эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры / Н. А. Духно // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 2 (26). — С. 8—19.
6. Селиверстов, В. И. Уголовно-исполнительное право России : учебник / В. И. Селиверстов, В. А. Геранин. — Москва, 2019.

References

1. Zubkov, A. I. Teoreticheskiye voprosy pravovogo regulirovaniya truda osuzhdennykh v sovetskikh ispravitel'no-trudovykh uchrezhdeniyakh [Theoretical issues regarding the legal regulation of convict labor in soviet correctional labor institutions] / A. I. Zubkov. — Tomsk: Izd-vo Tom. un-ta, 1974.
2. Sych K. A. Teoretiko-pravovoy vzglyad professora A. S. Mikhlina na obshchestvenno poleznyye raboty v sisteme nakazaniy i praktiku ikh ispolneniya [Mikhlin’s theoretical and legal perspective on socially useful work within the penal system

and the practice of its implementation] // Chelovek: prestupleniye i nakazaniye. — 2000. — Tom 28. — № 2. — S. 304—310.
3. Minzyayeva, T. F. Trud kak osnovnoye sredstvo ispravleniya osuzhdennykh v svete Kontseptsii razvitiya ugolovno-ispolnitel'noy sistemy Rossiyskoy Federatsii do 2020 goda [Labor as a primary means of rehabilitating convicts considering the concept for the development of the penal enforcement system of the Russian Federation through 2020] / T. F. Minzyayeva // Rossiyskaya yustitsiya. — 52013. — № 3. — S. 31—33.
4. Grechukha, V. N. Avtotransportnoye pravo: uchebnik dlya magistratury [Autotransport law] / V. N. Grechukha. — Moskva: Prometey, 2021.
5. Dukhno, N. A. Obespecheniye bezopasnosti pri ekspluatatsii ob"yektov transportnoy infrastruktury / N. A. Dukhno // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 2 (26). — S. 8—19.
6. Seliverstov, V. I. Ugolovno-ispolnitel'noye pravo Rossii: uchebnik [Penal enforcement law of Russia] / V. I. Seliverstov, V. A. Geranin. — Moskva, 2019.

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 46–53.
Transport law and security. 2026; (3(59)):46–53.

Научная статья
УДК 343.72
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-04

Экспертная профилактика в сфере транспортного мошенничества: криминалистические и правовые аспекты

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

ORCID: https://orcid.org/0000-0003-1962-1133
РИНЦ SPIN-код: 4127-5004, AuthorID: 704227

Аннотация. Статья посвящена исследованию экспертной профилактики как одного из ключевых направлений предупреждения транспортного мошенничества. В работе рассмотрены виды мошеннических посягательств в транспортной сфере, проанализированы современные способы их совершения и маскировки. Обоснована роль судебно-экспертной деятельности в выявлении латентных признаков инсценировок, фальсификации документов и цифровых следов на ранних стадиях преступной активности. Систематизированы экспертные методики, применяемые для профилактики и пресечения страхового мошенничества, махинаций с билетами, грузоперевозками, каршерингом и такси. Выявлены основные проблемы и предложены пути совершенствования экспертно-профилактической работы в условиях цифровизации транспорта.

Ключевые слова: транспортное мошенничество; страховое мошенничество; цифровые следы; автотехническая экспертиза; технико-криминалистическая экспертиза документов.

Для цитирования: Киселевич И. В. Экспертная профилактика в сфере транспортного мошенничества: криминалистические и правовые аспекты // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 46–53. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-04.

Original article

Forensic prevention of transport-related fraud: criminalistic and legal aspects

Igor V. Kiselevich,
Candidate of Law, Associate Professor,
Head of the Department of Criminalistics and Forensic Examination,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. The current paper deals with the study of forensic prevention as a key approach to prevent transport-related fraud. There have been considered various types of fraudulent acts within the transport sector and analyzed modern methods used to commit and conceal them. There have been substantiated the role of forensic activity in detecting latent signs of staged incidents, document falsification, and digital traces during the early stages of criminal activity. There have been systematized forensic methodologies used to prevent and suppress insurance fraud, as well as schemes involving tickets, freight transport, car-sharing, and taxi services. There have been identified key challenges, and proposed measures to improve forensic preventive efforts in the context of transport digitalization.

Keywords: transport fraud; insurance fraud; digital traces; automotive forensic examination; forensic technical examination of documents.

For citation: Kiselevich I.V. Forensic prevention of transport-related fraud: criminalistic and legal aspects // Transport law and security. 2026; (3(59)):46–53.

© Киселевич И. В., 2026

Введение

Транспортная сфера, будучи одной из наиболее динамично развивающихся областей экономики, одновременно выступает привлекательной средой для разнообразных мошеннических практик. По данным МВД России, только в сегменте обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) ежегодный ущерб от действий недобросовестных лиц может достигать десятков миллиардов рублей, а латентность подобных преступлений остается чрезвычайно высокой.

Трансформация транспортных услуг в цифровой формат: агрегаторы такси, каршеринговые платформы, электронные билеты и логистические сервисы — породила новые векторы криминальной активности, в которых обман приобретает высокотехнологичный характер и часто находится на стыке уголовного и гражданско-правового поля.

Традиционные меры оперативно-розыскного и уголовно-процессуального реагирования не всегда успевают за эволюцией преступ-

ных схем. В этих условиях возрастает значение экспертной профилактики — самостоятельного раздела криминалистической науки и экспертной практики, направленного на выявление обстоятельств, способствующих совершению преступлений, и разработку на основе специальных знаний рекомендаций по их устранению [1, стр. 27—34; 2, стр. 315—320].

Применительно к транспортному мошенничеству экспертная профилактика позволяет не только раскрывать уже совершенные деяния, но и создавать барьеры для реализации преступного умысла на стадиях приготовления и покушения.

Цель настоящей статьи — комплексно исследовать понятие, правовые основы и практические методы экспертной профилактики транспортного мошенничества, а также определить перспективы ее совершенствования в условиях цифровой трансформации.

Транспортное мошенничество можно определить как хищение чужого имущества или приобретение права на него путем обмана или злоупотребления доверием (ст. 159 УК РФ), сопряженное со сферой эксплуатации транспорта, его страхования, логистики и оказания сопутствующих услуг. Учитывая многообразие деяний, классификацию целесообразно проводить по объекту преступного посягательства и способу совершения.

Страховое мошенничество — наиболее массовый сегмент, включающий в себя инсценировку дорожно-транспортных происшествий (ДТП), т.е. имитацию наезда, столкновение с подставным автомобилем, фальсификацию обстоятельств для получения страховой выплаты; завышение ущерба (предъявление заведомо ложных счетов за ремонт, включение повреждений, не связанных с заявленным событием, использование «карманных» экспертов-оценщиков); фальсификацию полисов ОСАГО и КАСКО (продажа поддельных бланков, внесение недостоверных сведений в электронные полисы, оформление «задним числом»).

С развитием онлайн-продаж широкое распространение получили фишинговые сайты, имитирующие официальные ресурсы авиа- и железнодорожных перевозчиков. Сюда же относятся подделка бумажных билетов и продажа несуществующих билетов через социальные сети.

Создание фирм-однодневок, как вид мошенничества, используется для заключения договоров перевозки с целью присвоения груза, его подмены, использования подложных товарно-транспортных накладных, а также двойных продаж логистических услуг на электронных биржах.

Развивается мошенничество при купле-продаже транспортных средств: сокрытие юридически значимых обременений (залог, арест), скручивание пробега, продажа автомобилей-«конструкторов», восстановленных после тотальной гибели без уведомления покупателя, а также мошенничество с использованием каршеринга и агрегаторов такси, к которому относится неправомерное завладение аккаунтами добросовестных пользователей, фальсификация маршрутов для увеличения стоимости поездки, действия «мертвых душ» (создание фиктивных аккаунтов пассажиров для накрутки

бонусов), а также схемы, в которых водитель и пассажир инсценируют ДТП во время поездки на арендованном автомобиле.

В условиях цифровизации растет цифровое транспортное мошенничество, а именно — взлом личных кабинетов на порталах государственных услуг для регистрации транспорта, хищение средств через поддельные *QR*-коды на парковках и платных дорогах, мошенничество с электронными кошельками водителей.

Объединяющим признаком всех перечисленных деяний выступает активное использование преступниками специальных знаний о документообороте, технических характеристиках транспортных средств, работе информационных систем и уязвимостях правового регулирования. Именно данное обстоятельство делает незаменимым применение специальных экспертных познаний на ранних этапах выявления и предупреждения преступлений.

Экспертная профилактика в системе предупреждения преступлений

Концепция экспертной профилактики была заложена еще в трудах основоположников криминалистики и получила развитие в работах Р. С. Белкина, А. И. Винберга, Н. П. Майлис и ряда других ученых [1; 3]. В широком смысле под экспертной профилактикой понимается основанная на экспертных исследованиях деятельность по установлению обстоятельств, способствовавших совершению преступления, и информированию о них заинтересованных органов и организаций с целью предотвращения аналогичных деяний в будущем. Правовой базой выступают Федеральный закон от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» и ведомственные нормативные акты, закрепляющие за экспертом право инициативного выявления причин и условий, способствующих преступлению.

Применительно к транспортному мошенничеству экспертная профилактика реализуется в двух формах:

— процессуальная — при производстве конкретных судебных экспертиз эксперт выявляет уязвимости правовых, организационных или технических механизмов, о чем информирует инициатора экспертизы;

— непроцессуальная — обобщение экспертной практики, подготовка информационно-аналитических обзоров, методических рекомендаций для страховых компаний, транспортных предприятий и правоохранительных органов, участие в рабочих группах по выработке превентивных мер.

Особенность экспертной профилактики в транспортной сфере заключается в ее междисциплинарности, т.е. требуется одновременное владение криминалистическими, автотехническими, финансово-экономическими и ИТ-компетенциями.

Именно эксперт, анализируя материальные и цифровые следы, способен синтезировать разрозненные признаки в единую картину типовой мошеннической схемы и рекомендовать точечные меры противодействия.

Методы экспертных исследований в выявлении и предупреждении транспортного мошенничества

Современная экспертная профилактика опирается на широкий спектр родов и видов судебных экспертиз, каждая из которых решает собственные задачи и в совокупности создает эшелонированную систему защиты.

Автотехническая экспертиза — это исследование механизма ДТП, технического состояния транспортных средств, оценка возможности образования повреждений в заявленных условиях. Именно методы автотехнической экспертизы позволяют устанавливать признаки инсценировок: несоответствие направления деформирующего усилия, статический характер повреждений при заявленном динамическом ударе, отсутствие следов «парного контакта» на контактировавших автомобилях. Профилактическое значение имеют обобщения по типовым ошибкам инсценировщиков, позволяющие страховым компаниям формировать «красные флаги» для автоматизированных систем урегулирования убытков [4, стр. 112—118].

Трасологическая экспертиза — исследование следов-отображений, в том числе следов шин, лакокрасочных покрытий, наслоений. При расследовании страховых случаев трасолог устанавливает, одномоментно ли образованы следы, имеет ли место их искусственное нанесение. Это наиболее убедительное доказательство инсценировки, позволяющее предотвращать серийные преступления: выявление одной организованной группы через трасологический «почерк» часто приводит к раскрытию десятков эпизодов.

Технико-криминалистическая экспертиза документов применяется для исследования бланков полисов ОСАГО, извещений о ДТП, диагностических карт, ПТС, водительских удостоверений, товарно-транспортных накладных. Эксперт определяет способ изготовления документа, выявляет факты допечатки, травления, замены листов, подделки печатей и штампов. Полученные сведения служат основой для информирования производителей защищенной полиграфии о слабых элементах защиты и для совершенствования ведомственных баз данных.

Почерковедческая экспертиза. Несмотря на цифровизацию, подписи в договорах купли-продажи, доверенностях, актах приема-передачи и расписках остаются уязвимым звеном. Выявление системного применения технической подделки подписей в конкретной организации или регионе выступает сигналом для проведения профилактических проверок.

Компьютерно-техническая экспертиза и анализ цифровых следов. В условиях цифровизации транспорта этот род экспертизы выходит на первый план. При этом исследуются логи серверов каршеринговых платформ и агрегаторов такси для выявления нетипичного поведения (одновременное управление несколькими аккаунтами одним устройством, аномально частые перевыставления маршрутов); базы данных на предмет «скрутки» пробега (сопоставление записей в электронном блоке управления автомобиля, данных дилерских центров и истории на онлайн-площадках); фи-

шинговые сайты и мобильные приложения; экспертная оценка исходного кода и сетевых адресов помогает блокировать мошеннические ресурсы на ранней стадии.

Профилактический потенциал реализуется путем разработки «цифровых портретов» мошеннических схем и интеграции этих знаний в алгоритмы фрод-мониторинга коммерческих платформ.

Судебно-бухгалтерская и финансово-экономическая экспертиза ориентирована на выявление схем незаконного обналичивания средств через фиктивные транспортные компании, завышения себестоимости ремонта, несоответствия движения денежных средств реально оказанным услугам. Обобщения по таким делам помогают Банку России и налоговым органам корректировать критерии сомнительных операций.

Самостоятельным направлением экспертной профилактики становится обучение нейросетей на массивах верифицированных экспертных заключениях. Системы ИИ, обученные распознавать фото-повреждения с признаками инсценировки или выявлять аномалии в цифровых профилях водителей, способны в режиме реального времени блокировать подозрительные транзакции, не допуская наступления ущерба. В этом случае эксперт выступает уже как методолог и верификатор алгоритмических моделей.

Проблемы и перспективы совершенствования экспертной профилактики

Несмотря на очевидную эффективность, экспертная профилактика транспортного мошенничества сталкивается с рядом системных препятствий.

Во-первых, фрагментарность взаимодействия: экспертные учреждения, страховые компании, агрегаторы и правоохранительные органы зачастую действуют разрозненно. Данные о мошеннических схемах, полученные экспертами-государственниками при расследовании уголовных дел, редко в систематизированном виде попадают к субъектам частной профилактики — страховщикам или *IT*-платформам, и наоборот. Требуется создание единого защищенного контура информационного обмена, где экспертные выводы трансформировались бы в формализованные индикаторы рисков.

Во-вторых, методологическое отставание — цифровые схемы мутируют быстрее, чем утверждаются типовые экспертные методики. Действующие методики по исследованию автотранспортных средств в основном ориентированы на аналоговые способы фиксации, тогда как большая часть информации сегодня существует в цифровой форме (телеметрия, данные *CAN*-шины, облачные логи). Необходима ускоренная разработка и утверждение методик цифровой автотехники и цифровой трасологии [5, стр. 56—62].

В-третьих, правовая неопределенность статуса профилактического заключения. В отличие от процессуально закрепленного представления эксперта о причинах и условиях, способствовавших преступлению, инициа-

тивное профилактическое исследование, выполненное по запросу страховой компании, имеет неопределенную доказательственную силу и часто игнорируется судами при рассмотрении гражданских исков. Целесообразно законодательно определить минимальные стандарты таких исследований и условия придания им статуса письменных доказательств в гражданском и арбитражном процессе.

В-четвертых, кадровый дефицит «гибридных» специалистов, одновременно владеющих экспертными технологиями и компетенциями в области *Data Science*, кибербезопасности. Внедрение в экспертные организации образовательных программ по цифровой криминалистике должно стать приоритетом государственной политики.

Перспективы развития видятся в создании национальной платформы экспертного фрод-мониторинга на транспорте, которая интегрировала бы данные МВД России, Российского союза автостраховщиков, Единой системы идентификации и аутентификации, агрегаторов и позволяла в автоматизированном режиме выявлять зарождающиеся мошеннические группы на основе экспертных правил. Вторым направлением является обязательная сертификация экспертных кейсов с использованием ИИ для обеспечения прозрачности и воспроизводимости результатов.

Заключение

Экспертная профилактика превращается из вспомогательного инструмента в неотъемлемый элемент комплексной системы противодействия транспортному мошенничеству. Ее сила заключается в способности на основе глубокого анализа материальных и цифровых следов не просто устанавливать событие преступления *post factum*, но и вскрывать механизмы, делающие это преступление возможным. Междисциплинарный арсенал современного эксперта — от трасологии до нейросетевого анализа больших данных — позволяет конструировать проактивные барьеры, экономически обессмысливающие преступные схемы.

Для реализации этого потенциала необходимо преодолеть ведомственную разобщенность, обновить методическую базу с учетом цифровой реальности и обеспечить правовые гарантии использования профилактических экспертных выводов. Только в этом случае экспертное сообщество сможет полноценно выполнять миссию предупреждения преступности, провозглашенную еще классиками криминалистической науки.

Список источников

1. Аверьянова, Т. В. Судебная экспертиза. Курс общей теории / Т. В. Аверьянова. — Москва : Норма, 2020.
2. Белкин, Р. С. Криминалистическая энциклопедия / Р. С. Белкин. — Москва : БЕК, 2000.
3. Майлис, Н. П. Введение в судебную экспертизу / Н. П. Майлис. — Москва. : ЮНИТИ-ДАНА, 2018.

4. Россинская, Е. Р. Судебная экспертиза в гражданском, арбитражном, административном и уголовном процессе / Е. Р. Россинская, Е. И. Галяшина. — Москва : Норма, 2022.
5. Волынский, А. Ф. Криминалистическая профилактика: современное состояние и перспективы развития / А. Ф. Волынский // Вестник криминалистики. — 2021. — № 3. — С. 54—63.

References

1. Aver'yanova, T. V. Sudebnaya ekspertiza. Kurs obshchey teorii [Forensics. A course on general theory] / T. V. Aver'yanova. — Moskva: Norma, 2020.
2. Belkin, R. S. Kriminalisticheskaya entsiklopediya [Encyclopedia of criminalistics] / R. S. Belkin. — Moskva: BEK, 2000.
3. Maylis, N. P. Vvedeniye v sudebnuyu ekspertizu [Introduction to Forensics] / N. P. Maylis. — Moskva: YUNITI-DANA, 2018.
4. Rossinskaya, Ye. R. Sudebnaya ekspertiza v grazhdanskom, arbitrazhnom, administrativnom i ugolovnom protsesse [Forensics in civil, arbitration, administrative, and criminal proceedings] / Ye. R. Rossinskaya, Ye. I. Galyashina. — Moskva: Norma, 2022.
5. Volynskiy, A. F. Kriminalisticheskaya profilaktika: sovremennoye sostoyaniye i perspektivy razvitiya [Criminalistic prevention: current state and prospects for development] / A. F. Volynskiy // Vestnik kriminalistiki. — 2021. — № 3. — S. 54—63.

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 54–67.
Transport law and security. 2026; (3(59)):54–67.

Научная статья
УДК 343.918
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-05

Личность современного преступника, совершающего транспортные преступления: криминологический эскиз

Фоменко Елена Владимировна,
доктор юридических наук, доцент,
профессор кафедры «Уголовное право, уголовный процесс
и правоохранительная деятельность» Юридического института,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

ORCID: https://orcid.org/0000-0002-7352-031X
РИНЦ SPIN-код: 5427-8701, AuthorID: 355968

Аннотация. В работе авторами с применением обще- и частнонаучных методов исследования дана криминологическая характеристика свойств личности современного преступника, совершающего отдельные виды транспортных преступлений. Очерчены типологии личности таких преступников с учетом современных тенденций. Также авторами проанализированы причины снижения темпов прироста преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта и сделаны выводы, что исследование личности преступника, совершающего транспортные преступления, позволяет выяснить особенности механизма индивидуальной преступной деятельности, подвести правоприменителя к пониманию причинного комплекса и мотивов действий лица, совершающего транспортное преступление, а также разработать эффективные и современные методы и механизмы профилактики и коррекции преступного поведения личности, совершающей транспортные преступления.

Ключевые слова: транспортные преступления; профилактика и коррекция преступного поведения личности; причинный комплекс и мотивы действий лица, совершающего транспортное преступление.

Для цитирования: Фоменко Е. В. Личность современного преступника, совершающего транспортные преступления: криминологический эскиз // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 54–67. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-05.

Original article

The profile of the modern offender committing transport-related crimes: a criminological sketch

Elena V. Fomenko,
Doctor of Law, Associate Professor,
Professor of the Department of Criminal Law, Criminal Procedure,
and Law Enforcement Activity, Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. Using general and specialized scientific research methods there has been presented a criminological characterization of the personality traits of the modern offender who commits specific types of transport-related crimes. There have been determined typologies of such offenders, taking into account contemporary trends. There have been also analyzed the reasons for the decrease in the growth rate of crimes connected with traffic safety and operation of transport. There has been concluded that the study of the profile of the offender who commits transport-related crimes makes it possible to find out the specific mechanisms of individual criminal activity, guide law enforcement practitioners toward an understanding of the causal factors and motives behind the offender's actions, and develop effective, modern methods and mechanisms to prevent and correct the criminal behavior of such individuals.

Keywords: transport-related crimes; prevention and correction of criminal behavior; causal complex and motives of the individual committing a transport-related crime.

For citation: Fomenko E.V. The profile of the modern offender committing transport-related crimes: a criminological sketch // Transport law and security. 2026; (3(59)):54–67.

© Фоменко Е. В., 2026

Начать исследование личности преступника, совершающего транспортные преступления следует, на наш взгляд, с положений «теории личности преступника», которые по сути даже не являются какой-то одной стройной доктриной, а представляют собой целый комплекс междисциплинарных подходов, целью осуществления которых является поиск ответа на старый как мир вопрос: по каким критериям мы можем отличить преступника от законопослушного гражданина?

Личность преступника определяется в научной литературе изначально очень дискуссионно. Одним из первых крупных монографических исследований о личности преступника в отечественной криминологии стала работа профессора А. Б. Сахарова «О личности преступника и причинах преступности в СССР» [10].

Специалисты из Владимирского государственного университета предлагают понимать «личность преступника» (в широком смысле) как «аб-

страктное понятие, означающее совокупность социальных и социально значимых, духовных, морально-волевых, психофизических, интеллектуальных свойств, качеств человека, совершившего преступление вследствие взаимодействия его взглядов, ориентаций с криминогенными факторами внешней среды, включая конкретную криминальную ситуацию» [7, стр. 73].

Я. И. Гилинский в учебнике по криминологии совсем отказывается от выделения главы, посвященной личности преступника, упоминая подобную терминологию только в части работы о механизме индивидуального преступного поведения. Целый параграф он доказательно пытается ответить на поставленный им же вопрос «существует ли личность преступника?», указывая в частности на то, что в зарубежной литературе этот термин вообще не упоминается и не используется [6, стр. 182].

Ю. М. Атонян напротив указывает на то, что личность преступника — «отрасль криминологического знания, объект криминологического исследования, без которого существование криминологии невозможно, поскольку с его помощью решается главная задача криминологии — объяснение преступности» [1, стр. 42].

Он же позже отмечает, что «личность преступника как совокупность социально-значимых негативных свойств, сформировавшихся в процессе взаимодействия с другими людьми…Преступники отличаются от законопослушных граждан более высоким уровнем импульсивности и агрессивности, сочетающимися с повышенной чувствительностью. Эти черты в совокупности с антиобщественными взглядами и ориентациями отличают преступников от непреступников. Личность преступника является основным и важнейшим звеном всего преступного поведения» [8].

В. Д. Малков предлагает понимать под личностью преступника «лицо, совершившее преступление, в котором проявилась его антиобщественная направленность, отражающая совокупность негативных социально значимых свойств, влияющих в сочетании с внешними условиями и обстоятельствами на характер преступного поведения» [5, стр. 84].

Г. Г. Шиханцов определяет исследуемое понятие как «совокупность ее социально значимых негативных свойств, влияющих в сочетании с внешними условиями (ситуацией) на преступное поведение» [11, стр. 105].

Считается, что классического (общепринятого) определения личности преступника в криминологии и вовсе не существует.

Главным «краеугольным камнем» в науке является различие между биологическим (антропологические теории) и социологическим подходами.

Переходя от общей теории к конкретным видам преступлений, важно сразу отметить главное — личность преступника, совершающего транспортные преступления, кардинально отличается от портрета преступника совершающего общеуголовные и иные преступления.

При характеристике лиц, совершающих транспортные преступления, предлагаем оттолкнуться от классификации преступлений, закрепленных в главе 27 УК РФ «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», которую предложила Г. О. Петрова [10]. Она основана на признаках субъекта анализируемых преступлений и выделяет три группы:

— преступления, совершаемые работниками транспорта;

— преступления, совершаемые лицами, управляющими транспортными средствами;

— преступления, совершаемые иными лицами.

Разница в характеристике субъекта преступления (общего и специального), наличие или отсутствии умысла на совершения преступления и наконец, в механизме индивидуального преступного поведения, будет влиять на совокупность признаков присущих личности преступника, совершающего транспортные преступления.

Если исходить из типологии личности анализируемого преступника, то в подавляющем большинстве случаев по степени антиобщественной направленности это случайный, ситуативный или неустойчивый тип. Поскольку основную часть статистики по лицам, совершившим транспортным преступлениям, «закрывают» нарушившие правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, то чаще всего это неосторожный преступник, чья психология вписывается в характеристику «нормальной личности в аварийной ситуации».

Ю. М. Антонян, говоря о преступниках, виновных в ДТП, указывает, что им как «неосторожным преступникам свойственна разная степень (интенсивность) антиобщественной недисциплинированности. Применительно к ДТП, исследуя разные мотивационные составляющие, можно выделить следующие пять типов личности преступника:

1) непосредственно преступный — транспортное средство при совершении преступления используется как средство передвижения;

2) самоуверенный преступный тип — проявляет повышенную самоуверенность в оценке своего мастерства, опыта, сознательно идет на риск ради удовлетворения потребностей;

3) неустойчивый (ситуационный) — в силу психофизических качеств «резко» зависит от окружающей ситуации, часто неспособен к адекватным действиям в экстремальных условиях;

4) небрежный (ситуативный) — не утруждает себя анализом, прогнозом возможного развития событий, не извлекает позитивный опыт из прошлых ошибок, для такого типа преступной личности характерно соблюдение правил и предписаний, но возможна полная или частичная потеря ориентации;

5) эмоциональный — часто испытывает ощущение тревожности, страдает от повышенной эмоциональной напряженности, сопровождаемой страхами, беспокойством, опасениями» [2].

К. Б. Аруев рассуждая о типологии личности автотранспортного преступника, выделяет следующие типы личности преступника:

«а) крайне отрицательный, деформированный тип с выраженной негативной направленностью, правовым нигилизмом, антисоциальными установками, со значительным криминальным анамнезом;

б) условно-криминогенный тип личности с низким уровнем правосознания, отличающиеся самонадеянностью, сознательно пренебрегающие требованиями административного и уголовного законодательства; как правило, представители данного типа активизируются под влиянием внешних ситуаций;

в) неустойчивый тип содержит в себе компоненты негативной и позитивной направленности; личности отличаются неустойчивостью и противоречивостью;

г) небрежный тип — его представители никогда не идут осознанно на риск аварии, но и не утруждают себя анализом, прогнозом возможного развития событий; не извлекают позитивный опыт из прошлых ошибок, при развитии конфликтных ситуаций, склонны обвинять во всем окружающих; негативная направленность минимальна;

д) случайный тип характеризуется позитивной социальной направленностью, устойчивым уровнем правосознания» [3].

Однако тенденция с 2025 г. указывает на то, что «число ДТП с пострадавшими снизилось на 3,1%, количество погибших в них людей — на 3,3%, раненных — на 3,6%. При этом ДТП с участием водителей в состоянии опьянения сократилось на 6,1%, погибших в них людей стало меньше на 10,8%, раненных — на 6,3%. С участием несовершеннолетних совершено на 2,3% ДТП меньше, чем в 2024 г. Количество погибших в них детей и подростков уменьшилось на 2,1%, раненных — на 1,9%» [https://mvdmedia.ru/news/official/statisticheskie-svedeniya-o-sostoyanii-prestupnosti-v-2025-godu].

По данным МВД России, в 2025 г. количество лиц, совершивших преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта составляет 53 624 человека, что составляет темпы прироста к аналогичному периоду прошлого года — 10,4.

Поскольку, как мы уже отмечали, самую значительную долю в транспортной преступности занимает статистика по преступлениям, связанным с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в том числе в состоянии опьянения, такую тенденцию, на наш взгляд, следует объяснять в том числе тем, что среднее количество потребления алкоголя на душу населения в России за 12 месяцев 2025 г. снизилось. В январе 2026 г. оно составило 7,97 л против 8,39 л годом ранее [https://www.vesti.ru/article/4909502].

Росалкогольтабакконтроль указывает на то, что «объем розничных продаж алкогольной продукции (без учета пива, пивных напитков, сидра, пуаре и медовухи) в России в 2025 г. сократился на 9,3% и составил 205,7

млн дал против 226,9 млн дал годом ранее. Это стало самым низким показателем с 2017 г. Сокращение продаж алкоголя началось с 2023 г., всего продажи спиртного за это время упали почти на 11%. Это, как заявляют эксперты, привело к тому, что Россия выбыла из списка лидеров среди стран по потреблению спиртного» [https://www.rbc.ru/wine/news/697c77209a79472dc6bcab40].

«По данным Всемирной организации здравоохранения, Россия занимает 29-е место по потреблению алкоголя среди всех стран мира. Для сравнения, в 2010 г. Россия входила в топ-5 самых пьющих стран мира, занимая четвертое место в рейтинге. Эксперты считают, что среди главных причин снижения потребления алкоголя — рост цен на спиртное, демографические изменения и популярность здорового образа жизни среди молодежи» [https://www.rbc.ru/wine/news/697c77209a79472dc6bcab40].

Кроме того, на характеристику личности преступника, совершающего транспортные преступления влияют и другие тенденции последних лет, такие как ужесточение ответственности за нарушение правил дорожного движения лицом, находящимся в состоянии опьянения; лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость и лишенным права управления транспортными средствами; взрывной рост использования населением средств индивидуальной мобильности, цифровизация, появление беспилотного транспорта и др.

С учетом таких тенденций постараемся проанализировать портрет преступника, совершающего транспортные преступления, опираясь в исследовании на знания о структуре личности преступника.

В структуру личности преступника входят отдельные подструктуры (признаки), такие как: биофизиологические, социально-демографические и социально-ролевые, нравственно-психологические, уголовно-правовые и криминологические.

Биофизиологические свойства преступника, совершающего транспортные преступления, на наш взгляд, имеют значение в контексте состояния здоровья, особенно в возрастной группе 50 лет и старше в силу постепенного снижения у них когнитивной реакции в случаи возникновения стрессовой ситуации при управлении транспортным средством. Также, на наш взгляд, следует учитывать для всех гендерных и возрастных групп таких преступников природные особенности и свойства нервной системы. Например, нервная система профессиональных водителей имеет ряд особенностей, связанных с профессиональной деятельностью, условиями труда и требованиями к когнитивным и психофизиологическим функциям.

Следует отметить, что существуют ограничения по здоровью, которые закреплены в перечне медицинских противопоказаний к вождению автомобиля, утвержденные распоряжением Правительства РФ от 12 апреля 2025 г. № 892-р «О перечнях медицинских противопоказаний, медицин-

ских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортным средством». К перечню таких противопоказаний относятся:

— психические расстройства и расстройства поведения (в случае если расстройства являются хроническими и затяжными с тяжелыми стойкими или часто обостряющимися болезненными проявлениями), а именно: органические, включая симптоматические психические расстройства, шизофрения, шизотипические и бредовые расстройства, расстройства настроения (аффективные расстройства), невротические, связанные со стрессом и соматоформные расстройства, расстройства личности и поведения в зрелом возрасте, умственная отсталость, общие расстройства психологического развития;

— психические расстройства и расстройства поведения, связанные с употреблением психоактивных веществ (до прекращения диспансерного наблюдения в связи со стойкой ремиссией (выздоровлением), а именно: психические расстройства и расстройства поведения, связанные с употреблением психоактивных веществ;

— болезни нервной систем, а именно: эпилепсия;

— болезни глаза и его придаточного аппарата, а именно: аномалии цветового зрения, слепота бинокулярная.

Следует подчеркнуть, что особое внимание уделяется психическим и зрительным расстройствам, поскольку они могут стать причиной серьезных аварий, влияют на способность водителя адекватно оценивать дорожную обстановку и быстро принимать верные решения.

Исследуя основные имеющие значения для характеристики социально-демографические признаки лиц, совершающих транспортные преступления, на наш взгляд, следует начать с возрастных показателей.

Согласно статистике МВД России за 2025 г. сведения о возрастных характеристиках лиц, совершивших преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, выглядят следующим образом, лица в возрасте:

— 16—17 лет — 335 человек (темпы прироста к аналогичному периоду прошлого года (АППГ) в процентах + 24,4, удельный вес в группе — 0,6%);

— 18—24 года — 6474 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 4,9, удельный вес в группе — 12,1%);

— 25—29 лет — 6312 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 18, удельный вес в группе — 11,8%);

— 30—49 лет — 31 630 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 11,4, удельный вес в группе — 59,0%);

— 50 лет и старше — 8824 человека (темпы прироста к АППГ в процентах — 4,9, удельный вес в группе — 16, 5%);

Кроме того, молодежь 14 до 35 лет включительно — 23 340 человек (удельный вес в группе— 43, 5%).

Эти показатели свидетельствуют о том, что самая большая группа — это лица возраста от 30 до 49 лет (59% от общего количества совершенных

преступлений исследуемой группы), второе место — возрастная группа 50 лет и старше (16,5%), третье — от 18 до24 лет (12,1%); четвертое — от 25 до 29 лет (11,8%) и последнее пятое место занимает возрастная группа от 16 до 17 лет (0,6%).

Однако, если учитывать обобщенный показатель возрастной группы — молодежь от 14 до 35 лет, то их удельный вес в группе составляет 43% от общего количества совершенных транспортных преступлений. Причем «львиная доля» в этой статистике принадлежит возрастной группе от 31 до 35 лет — 18,2%, поскольку вся возрастная группа от 16 до 30 лет составляет 24,8% от общего удельного веса анализируемой группы преступлений.

«Львиная доля» всех совершенных в 2025 г. транспортных преступлений традиционно приходится на лиц мужского пола. Удельный вес которых, в общем количестве составляет — 92,5%.

Интересным в этом контексте представляется проведенное специалистами изучение «показателей надежности водителей разного пола с помощью программно-аппаратного комплекса для психофизиологических исследований «ПАКПФ-02», в котором принимали участие 147 водителей с разным стажем вождения, в возрасте от 19 до 60 лет, средний возраст участников эксперимента — 30 лет. Среди испытуемых 94 женщины и 55 мужчин. Для обоснования различий между разными группами испытуемых нами использовался сравнительный анализ с помощью *t*-критерия Стъюдента для независимых выборок.

По итогам исследования получены следующие выводы.

1. Достоверные различия между группами в значениях показателей субтестов «ПАКПФ-02» были получены по значительному количеству параметров. По результатам сравнительного анализа установлено, что мужчины и женщины демонстрируют более высокую устойчивость внимания и точность выполнения задания в зависимости от ситуации. Мужчины более точно выполняют задания теста «Реакция на движущийся объект (РДО)», женщины — задания теста «Подвижность нервных процессов». У женщин выявлен более высокий уровень устойчивости внимания и объем зрительного восприятия. У мужчин определены более длительные периоды времени реакции и времени выполнения теста, чем у женщин, кроме теста РДО, где у женщин достоверно более высокие значения времени запаздывания.

2. Водители женского пола более полно и точно воспринимают объекты внешней среды и общую обстановку на дороге, более наблюдательны. Они менее приспособлены к вождению в условиях повышенной стрессогенности, но при этом успешнее справляются с задачей планирования и осуществления сложного маневрирования. Обладают более ригидной нервной системой по сравнению с водителями мужского пола. У них наблюдается более низкая стрессоустойчивость и тенденция к неуравновешенности нервной системы по сравнению с водителями-мужчинами.

3. Для водителей мужского пола характерны более точные реакции в условиях маневрирования в короткий промежуток времени. Их нервная система более лабильна, однако они испытывают затруднения с поиском объектов из внешней дорожной среды и их распознаванием. Общий объем воспринимаемой информации, полученной извне, невысок, что проявляется в снижении значений внимания. Респонденты испытывают затруднения при концентрации, что косвенно указывает на высокий уровень утомления. Для респондентов мужского пола более характерны точные реакции, совершенные в более короткий промежуток времени.

Таким образом, наблюдается более низкая стрессоустойчивость и тенденция к неуравновешенности нервной системы у водителей-женщин, по сравнению с водителями-мужчинами, а следовательно, и меньшая надежность в деятельности при данных условиях. Однако женщины более надежны при восприятии обстановки на дороге, знаков, разметки, сигналов светофора, связанных с организацией движения» [4].

Такие выводы позволяют учитывать особенности отдельных социально-демографических и биофизических свойств преступника исследуемой группы, что позволяет избежать в перспективе совершения транспортных преступлений с учетом гендерных различий и повысить эффективность профилактики транспортной преступности в целом.

Уровень образования также следует проанализировать во взаимосвязи с иными характеристиками личности преступника исследуемой группы. Так, по итогам 2025 г. к уголовной ответственности за совершение транспортных преступлений было привлечено лиц с уровнем образования:

— высшее — 7986 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 11,6, удельный вес в группе — 14,9%);

— среднее профессиональное — 22467 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 9,7, удельный вес в группе — 41,9%);

— начальное и основное общее — 7286 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 8,9, удельный вес в группе — 13,6%);

— среднее (полное) общее — 14 984 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 11,1, удельный вес в группе — 27,9%).

Исходя из представленной статистики делаем вывод, что итогам прошедшего года самая многочисленная группа имеет среднее профессиональное образование, а самая малочисленная — начальное и основное общее).

Граждан Российской Федерации, совершивших транспортные преступления в 2025 г. выявлено — 52 073 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 10,3, удельный вес в группе — 97,1%).

Граждан других государств и лиц без гражданства — 1551 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 11,2, удельный вес в группе — 2,9%)

С точки зрения исследования наиболее важных нравственно-психологических признаков личности преступника, совершающего транс-

портные преступления, следует отметить употребление им алкогольных напитков, наркотических средств и токсических веществ.

Так, в 2025 г. выявлено лиц, совершивших транспортные преступления в состоянии опьянения:

— алкогольного — 24 605 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 13,8, удельный вес в группе— 45,9%);

— наркотического — 1186 человек (темпы прироста к АППГ в процентах — 21,1, удельный вес в группе— 2,2%);

— токсического — 5 (темпы прироста к АППГ в процентах — 54,5, удельный вес в группе — 0,0%).

По всем видам опьянения мы наблюдаем тенденцию к снижению, о чем мы уже писали выше.

Как правило, преступники, нарушающие правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, ранее не судимы, но накапливают десятки, а то и сотни неоплаченных штрафов за превышение скорости и иное несоблюдение правил дорожного движения. Это показывает системность пренебрежения правилами до момента совершения преступления. Что подтверждает вынужденность криминализации законодателем новелл внесенных в УК РФ и закрепленных в ст. 264.1, 264.2, 264.3.

Относительно уголовно-правовых признаков личности преступника, совершающего транспортные преступления, следует отметить в первую очередь тот факт, что с внесением изменений в уголовное законодательство повысилась тяжесть отдельных транспортных преступлений. В связи с чем были внесены изменения в ст. 15 УК РФ, где в категорию тяжких преступлений были включены неосторожные преступления.

Практически нулевые показатели демонстрирует статистика по соучастию в совершении транспортных преступлений, поскольку в подавляющем большинстве они совершаются с неосторожной формой вины. Так, в 2025 г. только одно преступление совершено группой лиц по предварительному сговору.

Мотивация деяний транспортных преступников представляет собой сложный психолого-юридический комплекс. Ключевая особенность которого состоит в том, что подавляющее большинство таких преступлений совершаются, как мы уже отмечали, по неосторожности, поэтому классические «преступные мотивы» там зачастую отсутствует. Гораздо уместнее говорить о мотивации преступного поведения, предшествовавшего совершению транспортного преступления. Это могут быть:

1) эгоизм и гедонизм (стремление к получению удовольствия и избеганию боли как главной цели жизни. Слово происходит от древнегреческого ἡδονή (hēdonē), что значит «удовольствие». В контексте транспортных преступлений такое удовольствие могут приносить быстрая езда, получение адреналина от чувства опасности и т.д.). Руководствуясь такой мотивацией, водитель ставит собственные интересы выше безопасности;

2) самоутверждение и жажда превосходства при вождении. В качестве примера можно привести потребность доказать себе и окружающим возможности дорогой машины или степень своего мастерства управления ей. Проявлениями такой мотивации могут служить уличный стритрейсинг, опасное маневрирование, отказ уступать дорогу из принципа и др.;

3) поиск острых ощущений (адреналиновая зависимость). Мотивацией в таком случае является удовольствие от скорости, чувства риска и опасности. Человек намеренно создает аварийные ситуации, чтобы испытать эйфорию;

4) лень и желание обеспечить мнимый физический комфорт. Здесь главенствует нежелание «лишний раз» поворачивать голову при маневре, включать поворотник, перестраиваться заранее в нужный ряд. Мотивация экономии усилий приводит к непредсказуемым маневрам;

5) иллюзия контроля и когнитивные искажения [когнитивные искажения — это систематические ошибки в мышлении, которые срабатывают автоматически и влияют на восприятие информации. Они часто проявляются в виде ложных выводов или стереотипов, но звучат настолько убедительно, что человек воспринимает их как факты]:

— переоценка профессионализма. Убежденность «я — ас, попадают в аварии только профаны». Формируется толерантность к риску: «проносило сотню раз — пронесет и сейчас»;

— иллюзия неуязвимости. Ощущение, что «смерть и травмы случаются с кем-то другим». Особенно характерно для молодых водителей;

6) влияние психоактивных веществ:

— алкогольная эйфория и расторможенность. В случае употребления алкоголя происходит снижение критики и самоконтроля, снятие внутренних запретов. Мотивацией преступника становится желание продлить веселье, сэкономить на услуге «трезвый водитель», не заказывать такси, потому что дорого, а доехать самому, игнорируя состояние опьянения;

— усталость и сонливость. Мотивация успеть в пункт назначения «любой ценой» заставляет игнорировать признаки переутомления, что по опасности приравнивается к состоянию опьянения.

Следует учитывать также, что появились новые типы криминогенной личности, совершающей транспортные преступления, такие как:

1) цифровой девиант или отвлекающийся водитель. С развитием экосистем автомобиля и повсеместной цифровизацией сформировался тип водителя, чья преступная неосторожность выражается в неспособности оторваться от гаджета за рулем. Личностная черта — компульсивная потребность в информационной стимуляции, притупление чувства опасности из-за иллюзии контроля (ассистенты);

2) безответственный пользователь средств индивидуальной мобильности. Взрывной рост аварийности с электросамокатами и моноколесами вывел новый тип нарушителя: как правило, это молодой человек 18—25 лет, воспринимающий тротуар и проезжую часть как игровую зону. Ему

присущи крайняя степень правовой неграмотности и инфантилизм. Он не идентифицирует себя как водителя транспортного средства, что формирует особое легкомысленное отношение к последствиям.

Практика показывает, что «с владельцами моноколес, электроскутеров мощностью менее 250 Вт и другого аналогичного транспорта в случае ДТП ситуация однозначная — в большинстве разъяснений и подзаконных актов сказано, что такой водитель на самом деле — пешеход. К ним в случае аварии, будут применяться те же статьи КоАП РФ, что и к обычным пешеходам, — ст. 12.29, которая применяется, если никакого ущерба нет или он минимален, и более тяжкая — ст. 12.30 КоАП РФ, применяемая в случае нарушений, повлекших вред здоровью различной тяжести» [https://life.ru/p/1228268]. Однако в случае причинения тяжкого вреда здоровью они несут ответственность по ст. 268 УК РФ, что автоматически ставит их в ряды лиц, совершивших транспортное преступление.

Характеризуя профессиональный тип транспортного преступника (пилоты самолетов, машинисты поездов, капитаны (ст. 263, 263.1 и другие УК РФ), следует отметить, что по статистике — это крайне редкая и специфичная категория преступников.

Для них чаще всего на первый план выходит профессиональная деформация, которая может состоять в автоматизации действий при управлении транспортным средством, притупление бдительности из-за многолетней рутинной работы на одном и том же виде транспорта, излишняя вера в стабильность и безаварийность работы техники. Как правило, они ответственные, квалифицированные специалисты, которые в критический момент демонстрируют не направленность действий на причинение вреда общественным интересам, а недостаточную обработанность и неэффективность в навыках управления транспортным средством или пренебрежения правилами ее эксплуатации из-за постоянной перегрузки информацией, хронической усталости и по другим причинам. Именно поэтому после крупных катастроф 2020-х гг. особый акцент делается на «человеческий фактор» — взаимодействие личности и автоматизированных систем.

Так, по данным РИА НОВОСТИ, 16 ноября 2020 г. во Владимирской области на перегоне «Новки-1 — Тереховицы» сошли с рельсов 30 из 64 вагонов грузового поезда. В результате разлились шесть цистерн с мазутом, площадь загрязнения составила 12,5 тыс. кв. м. Погиб 45-летний обходчик. Авария произошла из-за того, что железнодорожники не успели подключить стрелку к приводу, что привело к переводу части вагонов на другую ветку и их сходу с рельсов [https://ria.ru/20201116/mazut-1584916486.html].

Человеческий фактор присутствует и в статистике Межгосударственного авиационного комитета (МАК), так, в 2010—2018 гг. на территории России с воздушными судами коммерческой авиации и авиации общего назначения произошло в общей сложности 178 катастроф, жертвами ко-

торых стали 772 человека. По оценке МАК, причиной 75% авиапроисшествий на территории СНГ в 2018 г. послужил человеческий фактор (отдельной статистики по России комитет не публиковал).

В целом следует отметить, что исследование личности преступника, совершающего транспортные преступления, позволяет выяснить особенности механизма индивидуальной преступной деятельности, подвести правоприменителя к пониманию причинного комплекса и мотивов лица, совершающего транспортное преступление, а также разработать эффективные и современные методы и механизмы профилактики и коррекции преступного поведения личности, совершающей транспортные преступления.

Список источников

1. Антонян, Ю. М. Изучение личности преступника : учебное пособие / Ю. М. Антонян. — Москва : ВНИИ МВД СССР, 1982.
2. Антонян, Ю. М. Криминология. Избранные лекции / Ю. М. Антонян. — Москва, 2004.
3. Аруев, К. Б. Криминологическая характеристика личности граждан, совершивших автотранспортные преступления, и вопросы профилактики данного вида преступлений : автореферат дис. ... канд. юрид. наук / К. Б. Аруев. — Санкт-Петербург, 2007.
4. Голубихина, Ю. Ю. Сравнение психофизических показателей надежности деятельности водителей женского и мужского пола / Ю. Ю. Голубихина, Н. А. Гончарова // Фундаментальные исследования. — 2015. — № 2-4. — С. 815—819.
5. Криминология : учебник для вузов / под редакцией В. Д. Малкова. — 4-е издво, перераб. и доп. — Москва, 2011.
6. Криминология: теория, история, эмпирическая база, социальный контроль. Авторский курс. — 4-е изд., перераб и доп. — Санкт-Петербург, 2018.
7. Криминология : учебное пособие / автор-составитель М. Л. Гачава. — Владимир, 2022.
8. Личность преступника. Криминолого-психологическое исследование : монография/ Ю. М. Антонян, В. Е. Эминов. — Москва, 2026.
9. Научно-практический комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. — Москва, 2012.
10. Сахаров, А. Б. О личности преступника и причинах преступности в СССР / А. Б. Сахаров. — Москва, 1961.
11. Шиханцов, Г. Г. Криминология : учебное пособие / Г. Г. Шиханцов. — Минск : Тесей, 2006.

References

1. Antonyan, Yu. M. Izucheniye lichnosti prestupnika [The study of the offender’s personality]: uchebnoye posobiye / Yu. M. Antonyan. — Moskva: VNII MVD SSSR, 1982.
2. Antonyan, Yu. M. Kriminologiya. [Criminology] Izbrannyye lektsii / Yu. M. Antonyan. — Moskva, 2004.
3. Aruyev, K. B. Kriminologicheskaya kharakteristika lichnosti grazhdan, sovershivshikh avtotransportnyye prestupleniya, i voprosy profilaktiki dannogo vida prestupleniy [Criminological characteristics of the personality of individuals who have committed motor vehicle-related crimes and issues regarding the

prevention of such crimes]: avtoreferat dis. ... kand. yurid. nauk / K. B. Aruyev. — Sankt-Peterburg, 2007.
4. Golubikhina, Yu. Yu. Sravneniye psikhofizicheskikh pokazateley nadezhnosti deyatel'nosti voditeley zhenskogo i muzhskogo pola [Comparison of psychophysical indicators of performance reliability between male and female drivers] / Yu. Yu. Golubikhina, N. A. Goncharova // Fundamental'nyye issledovaniya. — 2015. — № 2-4. — S. 815—819.
5. Kriminologiya [Criminology]: uchebnik dlya vuzov / pod redaktsiyey V. D. Malkova. — 4-ye izd-vo, pererab. i dop. — Moskva, 2011.
6. Kriminologiya: teoriya, istoriya, empiricheskaya baza, sotsial'nyy kontrol' [Criminology: theory, history, empirical basis, social control]. Avtorskiy kurs. — 4-ye izd., pererab i dop. — Sankt-Peterburg, 2018.
7. Kriminologiya [Criminology]: uchebnoye posobiye / avtor-sostavitel' M. L. Gachava. — Vladimir, 2022.
8. Lichnost' prestupnika. Kriminologo-psikhologicheskoye issledovaniye [The offender's personality: a criminological-psychological study]: monografiya/ Yu. M. Antonyan, V. Ye. Eminov. — Moskva, 2026.
9. Nauchno-prakticheskiy kommentariy k Ugolovnomu kodeksu Rossiyskoy Federatsii [Scientific and practical commentary on the Criminal Code of the Russian Federation]. — Moskva, 2012.
10. Sakharov, A. B. O lichnosti prestupnika i prichinakh prestupnosti v SSSR [On the personality of the offender and the causes of crime in the USSR] / A. B. Sakharov. — Moskva, 1961.
11. Shikhantsov, G. G. Kriminologiya [Criminology]: uchebnoye posobiye / G. G. Shikhantsov. — Minsk: Tesey, 2006.

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 68—84.
Transport law and security. 2026; (3(59)):68—84.

Научная статья
УДК 342
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-06

Объекты общественной безопасности и субъекты ее обеспечения

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, Рязань, Россия

РИНЦ SPIN-код: 6688-1000, AuthorID: 653561

Аннотация. В статье проведено исследование объектов общественной безопасности и субъектов ее обеспечения. В ходе анализа выявлены специфические особенности объектов и субъектов в рассматриваемой сфере. В результате исследования сделаны следующие выводы: спецификой некоторых объектов общественной безопасности и субъектов ее обеспечения является то, что они одновременно могут быть и объектами и активными субъектами; объем участия различных субъектов в обеспечении общественной безопасности неодинаков; главной целью обеспечения любого вида или подвида безопасности является достижение состояния защищенности родовых объектов — личности и общества; общественная безопасность отличается наиболее сложной структурой среди трех родов национальной безопасности с точки зрения ее объектов; в систему субъектов обеспечения общественной безопасности входят государство, местное самоуправление и гражданское общество; институты гражданского общества и граждане могут участвовать в обеспечении общественной безопасности, имея специальный правовой статус или без него; эффективность обеспечения общественной безопасности зависит, в частности, от активности участия институтов гражданского общества и граждан и их обеспеченности правовыми гарантиями государства; необходим актуальный документ стратегического планирования и специальный закон об общественной безопасности.

Ключевые слова: общественная безопасность; объекты общественной безопасности; субъекты обеспечения общественной безопасности; функции государства; гражданское общество.

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

Для цитирования: Алексеев К. В. Объекты общественной безопасности и субъекты ее обеспечения // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 68—84. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-06.

Original article

Objects of public security and entities to ensure it

Kirill V. Alekseev,
Candidate of Philological Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Literature and Journalism,
Faculty of Russian Philology and National Culture,
Ryazan State University named after S. Yesenin,
Senior Researcher of the Security Problems Studies Center of RAS,
Ryazan, Moscow, Russia

Abstract. The current paper has presented the study of the objects of public security and entities to ensure it. Due to the analysis, there have been identified specific characteristics of these objects and entities within the sphere under consideration. As a result, there have been concluded that certain objects of public security and the entities responsible for ensuring it are characterized by the fact that they can simultaneously serve as both objects and active agents. There can be different extent of participation by various entities in ensuring public security. The primary goal of ensuring any type or subtype of security is to achieve a state of protection for the fundamental objects—the individual and society. In terms of its objects, public security possesses the most complex structure among the three categories of national security. The system of entities ensuring public security comprises the state, local self-government, and civil society. Civil society institutions and citizens may participate in ensuring public security either with or without a special legal status. The effectiveness of ensuring public security depends, inter alia, on the active participation of civil society institutions and citizens and the extent to which they are supported by state legal guarantees. There is a necessity in an up-to-date strategic planning document and a dedicated law on public security.

Keywords: public security; objects of public security; entities to ensure public security; state functions; civil society.

The current paper has been prepared as part of the implementation of the state assignment “Comprehensive study of public security issues as a strategic priority of national security of the Russian Federation (FFFZ-2025-0001)”.

For citation: Alekseev K. V. Objects of public safety and entities to ensure it // Transport law and security. 2026; (3(59)):68–84.

© Алексеев К. И., 2026

На протяжении последних лет проблемы общественной безопасности не теряют интерес научного сообщества, поскольку непосредственно влияют на качество жизни российского социума и функционирование государства. В связи с этим важным представляется любое исследование в данной сфере, направленное, в частности, на упорядочение терминологического аппарата и его содержательных характеристик. Существенным в этом контексте становится вопрос об объектах общественной безопасности и субъектах ее обеспечения.

Традиционно в качестве ключевых в доктрине выделяются три объекта безопасности (личность, общество и государство), которые с 1990-х гг. нашли отражение в российском законодательстве [7, стр. 22]. Следует подчеркнуть, что в соответствии с авторской классификацией безопасности, предложенной ранее, указанные фундаментальные объекты безопасности определяют ее роды — безопасность личности, безопасность общества, безопасность государства [1].

Специфической чертой субъектно-объектного состава общественной безопасности и ее обеспечения можно считать то, что некоторые объекты в данном случае нередко совпадают с субъектами и между ними устанавливается тесная взаимосвязь и взаимообусловленность. Вполне обоснованно можно утверждать, что личность, общество и государство в целом, являясь объектами безопасности, при определенных условиях одновременно выступают и в качестве субъектов ее обеспечения: с одной стороны, они нуждаются в защите своих жизненно важных интересов, а с другой — в той или иной степени участвуют в ее реализации. В научной литературе можно встретить классификацию безопасности на основе ее разделения на объектную, субъектную и объектно-субъектную [19].

Еще одной особенностью можно считать подвижный состав субъектов в зависимости от того, в каком объеме они участвуют в обеспечении общественной безопасности. Для одних данная функция является основной, для других — одной из главных, третьи же реализуют ее опосредованно, через виды или подвиды безопасности. В качестве примера можно привести транспортную безопасность, обеспечение которой помимо общих субъектов осуществляют специальные, деятельность которых ограничивается указанным видом (подвидом). В современной литературе предлагается классификация, в частности, субъектов обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте [16]. То же касается и объектов общественной безопасности или видов (подвидов) безопасности, о чем подробнее сказано ниже.

Функция обеспечения национальной безопасности, ее родов и видов посредством правового регулирования возлагается преимущественно на государство. При этом данный универсальный субъект представляет собой совокупность органов власти, которые выполняют конкретные задачи по обеспечению общественной безопасности и также становятся субъектами данных процессов. Однако решение задач безопасности не ограничивается только усилиями государства: в российском законодательстве и документах стратегического планирования предусматривается широкое привлечение к обеспечению прежде всего общественной безопасности граждан и институтов гражданского общества. В то же время роль граждан, общественных объединений и движений в обеспечении безопасности неодинакова. Она может выражаться в добровольном участии в определенных процессах, и тогда никакого особого правового положения гражданин или объединение не имеют, а может заключаться в непосредствен-

ном выполнении некоторых функций органов государственной власти, что предопределяет специальный статус субъекта обеспечения общественной безопасности.

У родов и видов безопасности объекты различаются. Вполне оправданно в научной литературе их называют социальными, или первичными (государство, общество, личность), и объектами — сферами деятельности (транспорт, экологическая система, экономика и др.). Кроме того, утверждается, что общество выступает в качестве объекта, когда речь идет о видах безопасности по характеру источника угроз (радиационная, химическая, пожарная и иные виды безопасности) [7, стр. 158].

Обеспечение видов безопасности всегда имеет в виду в каждом конкретном случае защиту жизненно важных интересов либо конкретной личности, либо общества или его части, либо государства. В связи с этим можно констатировать, что конечными объектами безопасности как таковой всегда являются личность, общество и государство (родовые объекты безопасности). В то же время каждый вид безопасности имеет свой специфический (специальный) объект или объекты (транспорт, экологическая система, экономика и др.), которые коррелируют с родовыми объектами. В данном контексте следует еще раз подчеркнуть прогрессивную роль утратившего силу Закона РФ от 5 марта 1992 г. № 2446-1 «О безопасности», в ст. 1 которого основными объектами безопасности были определены именно личность, общество и государство.

Обеспечение видов безопасности всегда направлено на устранение той или иной конкретной угрозы, которая в зависимости от масштабов может затрагивать один или все роды безопасности. При этом специфической чертой некоторых видовых объектов (например, транспорт, информация и т.д.) является то, что в разных ситуациях они могут представлять собой как объект, так и угрозу, что показательно доказывается в юридической науке [7, стр. 159].

В связи со сказанным смешение родов и видов безопасности можно расценивать как существенную методологическую неточность, которая имеет место в отечественной науке и нормативно-правовой базе.

Таким образом, глобальной целью обеспечения любого вида или подвида безопасности является достижение состояния защищенности одного или всех родовых объектов. В связи с этим возникает вопрос о том, каковы взаимоотношения и структурные взаимосвязи между указанными объектами и какой из них имеет приоритет.

В научной литературе можно встретить точку зрения, согласно которой целью обеспечивающих общественную и государственную безопасность систем является человек и гражданин, при этом безопасность общества и государства расцениваются как элементы обеспечения безопасности личности [17, стр. 47]. Данный подход, с одной стороны, вполне соответствует духу Конституции РФ, в ст. 2 которой высшей ценностью провозглашается человек, его права и свободы, принципам свободного демократического

государства и действительности. Однако, с другой стороны, абсолютизация этого конституционного положения не отвечает интересам самого человека: ответ на вопрос о том, способен ли индивид в условиях современного общества, сложного государственного устройства и близкой к критической экологической и геополитической ситуации самостоятельно осознать существующие угрозы и защитить самого себя, однозначен, — нет, не способен. Именно поэтому, как представляется, безопасность, которая в иерархии потребностей А. Маслоу находится на втором месте после сна и пищи [12, стр. 63], становится тем феноменом, обеспечение которого одновременно призвано защитить человека, его права и свободы и при необходимости ограничить последние для достижения этой цели. В науке существует справедливая точка зрения, согласно которой целью практически любого ограничения конституционных прав и свобод является обеспечение национальной безопасности [23].

Функция обеспечения национальной безопасности в единстве трех ее родов (безопасность личности, безопасность общества, безопасность государства) в любой стране — прерогатива прежде всего государства, которое, заметим, когда речь идет о государственной безопасности, одновременно является и ее объектом, и субъектом ее обеспечения. Органы государственной власти определяют и реализуют политику в сфере безопасности, устанавливая, в частности, в рамках конституции ограничения прав и свобод человека и гражданина. Соотношение интересов безопасности и личности — сложный и иногда болезненный вопрос, который должно решать государство. В данном контексте целесообразно отметить, что в современном мире, который с наступлением XXI столетия столкнулся с беспрецедентной по масштабам террористической угрозой, общество в конечном итоге выбрало ограничение прав и свобод во имя безопасности.

В то же время с учетом истории России не следует забывать о том, что этатизм, пиком которого стала эпоха Петра I, стал основой Советского государства, в котором, особенно в период правления И. В. Сталина, интересы личности занимали последнее место после государственных и общественных. В условиях тоталитарного и авторитарного политических режимов, как показал советский опыт, права и свободы человека имеют условный характер даже при наличии демократической конституции. Гарантом достижения баланса интересов личности и государства становится гражданское общество, которое, с одной стороны, способствует поступательному развитию страны, а с другой — корректирует государственную политику, не допуская трансформации демократического политического режима в тоталитарный.

Таким образом, в триаде «безопасность личности, общества, государства» ключевой, как представляется, является общественная безопасность, которая обладает наиболее сложной структурой среди трех родов национальной безопасности с точки зрения ее объектов. Связано это с тем, что в науке, законодательстве и документах стратегического планирова-

ния в состав общественной безопасности включается не только собственно общество, но и личность, а точнее — человек, его права и свободы. Первичными (родовыми) объектами общественной безопасности становятся личность, ее права и свободы и общество в целом. В качестве ключевых объектов общественной безопасности выделяются также материальные и духовные ценности общества.

В научной литературе безопасность личности рассматривается в двух основных аспектах: как состояние защищенности индивидуума (иногда ограничивается физической безопасностью) и как безопасность члена социума. Отмечается, что безопасность личности отличается от общественной безопасности тем, что во втором случае под личностью понимается неопределенный круг лиц и их сообществ [9, стр. 14]. Следует, однако, признать, что под объектом общественной безопасности целесообразно понимать личность как в первом, так и во втором смыслах. Действительно, функции, выполняемые, например, органами правопорядка во время массового мероприятия, направлены на защиту прав и свобод неопределенного круга участников последнего. Однако реальная угроза может коснуться конкретного человека или группы людей, и тогда основной становится задача обеспечения защищенности именно этих лиц. Более того, во время значимых событий может реализовываться специальная отдельная охрана конкретно определенных лиц (политических и общественных деятелей, артистов и т.д.). Сказанное позволяет сделать вывод о том, что обеспечение безопасности каждой личности как индивидуума становится неотъемлемой частью защиты неопределенного круга лиц, однако это, как правило, касается ситуаций, связанных с массовыми мероприятиями.

Социум также является первичным объектом обеспечения общественной безопасности и представляет собой совокупность абстрактных личностей, их групп и организаций, или тот самый неопределенный круг лиц. В данном контексте самым широким является понятие гражданского общества, т.е. совокупности граждан, способных независимо от государства в рамках действующего законодательства отстаивать свои коллективные и индивидуальные интересы. Состояние защищенности общества в целом или групп лиц достигается реализацией государственной политики в сфере безопасности правоохранительными органами и специальными службами, функционал которых направлен именно на это.

Итак, можно говорить о том, что два (личность и общество) из трех фундаментальных объектов безопасности объединены и представляют собой единое целое. Однако этим взаимосвязь и взаимодействие первичных объектов безопасности не ограничивается, ибо степень эффективности обеспечения общественной безопасности непосредственно коррелирует с безопасностью государства. Так, терроризм, традиционно понимаемый в науке и праве как угроза общественной безопасности, вне всякого сомнения, является угрозой и государственной безопасности, поскольку основной целью преступников наряду с устрашением населения в данном слу-

чае является оказание влияния на государственную власть для достижения политических целей, нередко связанных с желанием нанести удар по суверенитету и территориальной целостности страны. То же можно сказать о коррупции, которая создает угрозу не только общественной, но и национальной безопасности в целом [6], о незаконной миграции и о других вызовах, связанных с общественной безопасностью.

Помимо личности и общества в качестве объектов обеспечения общественной безопасности выступают материальные и духовные ценности социума.

Материальными ценностями является все, имеющее физическое выражение, однако вопрос о том, что считать материальными ценностями общества в современной России с правовой точки зрения, сложный, поскольку в Конституции РФ четко закреплены лишь три формы собственности (частная, государственная и муниципальная), а общественная собственность, очевидно, скрывается за словом «иные». Видимо, говоря о материальных ценностях общества, следует исходить не из права собственности, а из потребности социума в них. При таком подходе в сферу общественных материальных ценностей нужно включать промышленные предприятия, государственные и муниципальные учреждения, транспорт, магазины, музеи, театры, курорты и т.д. — словом, все, с помощью чего человек удовлетворяет свои потребности. В итоге состояние защищенности таких объектов непосредственно влияет на состояние общественной безопасности. Такой подход находит отражение в фундаментальных исследованиях, касающихся, в частности, границ и содержания общественной безопасности [5, стр. 86].

Духовные ценности — нематериальные блага, связанные со стремлением человека к определенным идеалам и его внутренним миром. Они связаны прежде всего с религией или иной идеологией, в том числе индивидуальными установками и принципами человека.

Следует отметить, что состояние защищенности личности, общества и особенно материальных и духовных ценностей достигается посредством обеспечения видов безопасности. При этом появляется многообъектность тех или иных видов последней. Например, транспортная безопасность предполагает в качестве объектов транспортные инфраструктуру и средства, однако главной целью ее обеспечения, помимо безопасного функционирования транспортного комплекса, является защита интересов личности, общества и государства. Продовольственная безопасность, подразумевающая гарантированность для каждого гражданина физической и экономической доступности продуктов питания, в то же время в качестве специального объекта имеет пищевую продукцию. Иными словами, главными остаются личность и общество, но для каждого вида безопасности свойствен и свой особый специальный объект, состояние защищенности которого предопределяет, в частности, уровень общественной безопасности.

В аксиологической сфере на современном этапе развития России особое место занимают традиционные духовно-нравственные ценности, активно защищаемые государством и обществом. Здесь в соответствии с Основами государственной политики по сохранению и укреплению традиционных российских духовно-нравственных ценностей специальными объектами стали жизнь, достоинство, права и свободы человека, что непосредственно воспроизводит один из основных объектов общественной безопасности (личность), а также служение Отечеству, нравственные идеалы, семья, труд, коллективизм, гуманизм, справедливость и милосердие, взаимные помощь и уважение, историческая память и преемственность поколений, единство народов, приоритет духовного над материальным. Нужно отметить, что далеко не все из перечисленных ценностей можно защитить правовыми средствами, в связи с чем их выработка у конкретной личности возможна лишь через систему образования и воспитания. Тем не менее российское общество оказалось готово к изменениям ценностной шкалы, о чем говорят, например, набирающее все большие обороты добровольчество (в том числе в сфере безопасности), мужество и героизм участников специальной военной операции и т.д. Все больше граждан отказываются или не воспринимают навязываемые Западом квазиидеалы нетрадиционных семей, крайнего индивидуализма, общества потребления [11; 15], о разрушительной силе которых уже давно пишут ученые.

Нужно сказать о том, что кроме закрепленных в документах стратегического планирования и российской нормативно-правовой базе, в науке предлагаются и иные виды безопасности, непосредственно относящиеся к обеспечению состояния защищенности основных объектов (личности, общества и государства). К ним прежде всего следует отнести духовную и языковую безопасность — виды, которые непосредственно определяют состояние защищенности общества, его материальных и духовных ценностей.

Несмотря на конституционный статус Российской Федерации как светского государства, роль религии в российском обществе трудно переоценить. Неслучайно в 2020 г. в Конституцию РФ в ходе общероссийского голосования была введена ст. 67.1, в которой декларируется, что Российская Федерация сохраняет память предков, их идеалы и веру в Бога. Таким образом, объектами духовной безопасности являются, с одной стороны, религия, а с другой — материальные предметы культа, церкви, мечети и т.д., т.е. любое вероисповедание представляет для определенной части общества одновременно и духовную, и материальную ценность. Важным видом является также языковая безопасность, специальным объектом обеспечения которой является язык государствообразующего народа [1].

Сложность объектов общественной безопасности предопределяет огромное количество субъектов, призванных ее обеспечить. Не будет преувеличением тезис о том, что подавляющее большинство органов публичной власти различных уровней так или иначе участвуют в процессах со-

хранения социальной защищенности, взаимодействуя при этом с гражданским обществом.

Главным субъектом обеспечения общественной безопасности является государство, реализующее волю многонационального народа России посредством деятельности органов государственной власти. При этом данный род безопасности в силу п. «б» ст. 72 Конституции РФ отнесен к совместному ведению Российской Федерации и ее субъектов.

Среди органов государственной власти, обеспечивающих национальную безопасность в целом и общественную в частности, следует особо выделить главу государства, который, согласно Конституции РФ, являясь гарантом прав и свобод человека и гражданина, имеет широкий круг полномочий, связанных в том числе с обеспечением общественной безопасности: поддержание гражданского мира и согласия; назначение руководителей федеральных органов власти в сфере внутренних дел, юстиции, предотвращения чрезвычайных ситуаций, общественной безопасности, Генерального прокурора; формирование конституционного совещательного органа в области безопасности и руководство им. Кроме того, глава государства утверждает документы стратегического планирования в рассматриваемой сфере.

Следующим по значимости в сфере обеспечения общественной безопасности субъектом являются органы законодательной власти. Главным видом деятельности высшего законодательного органа страны является нормотворчество, направленное, в частности, на защиту прав и свобод человека и обеспечение безопасности. Кроме того, верхняя палата парламента принимает непосредственное участие в назначении руководящих должностных лиц органов, участвующих в обеспечении общественной безопасности, имеет в своем составе комитеты, связанные с обеспечением национальной безопасности. Аналогичные структуры функционируют и в нижней палате.

Непосредственное отношение к обеспечению национальной безопасности в целом и общественной безопасности в частности имеют и органы судебной власти, которые отправляют правосудие по делам об административных правонарушениях, уголовных преступлениях против родовых объектов безопасности (личности, общества, государства), восстанавливают нарушенные права граждан и общественных групп, назначают справедливое наказание, снижая степень угроз безопасности. Конституционный Суд РФ, в частности, осуществляет функции защиты основных прав и свобод человека и гражданина. Все это позволяет относить все органы судебной власти к субъектам обеспечения общественной безопасности [10].

Особая роль отводится органам прокуратуры, которые надзирают за соблюдением Конституции РФ, исполнением требований законодательства, соблюдением прав и свобод человека и гражданина.

В системе органов исполнительной власти, чьи полномочия касаются обеспечения общественной безопасности, заметную роль играет Прави-

тельство РФ. Следует отметить, что в перечне функций последнего собственно понятие «общественная безопасность» отсутствует, однако такие из них, как сохранение традиционных семейных ценностей, меры по борьбе с преступностью, обеспечению прав и свобод граждан, а также общественного порядка, позволяют говорить о Правительстве РФ как о субъекте обеспечения общественной безопасности. Помимо этого, проведение социально ориентированной политики в области охраны окружающей среды свидетельствует об участии высшего исполнительного органа власти в обеспечении экологической безопасности, которая во многом обусловливает состояние защищенности личности и общества.

Важным субъектом обеспечения рассматриваемого рода безопасности является конституционный совещательный орган, в рамках которого действует Межведомственная комиссия по общественной безопасности. Среди функций данного органа — оценка и прогнозирование, подготовка предложений и рекомендаций, участие в разработке документов стратегического планирования в сфере общественной безопасности; выявление угроз и др. Интересным представляется, что в положении об указанной комиссии, утвержденном Указом Президента РФ от 6 мая 2011 г. № 590), безопасность личности и общественная безопасность четко разграничены, и это еще раз свидетельствует об отсутствии единого подхода к вопросам общественной безопасности.

Непосредственными субъектами, перманентно обеспечивающими общественную безопасность на территории всей страны, являются федеральные органы государственной власти: органы безопасности, внутренних дел, национальной гвардии, по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий. Неслучайно руководство ими осуществляет глава государства.

Следует отметить, что функции и полномочия указанных ведомств в области обеспечения общественной безопасности далеко не всегда четко определены законодательно.

Так, в нормативно-правовом массиве, посвященном органам безопасности, используется самое общее понятие — «безопасность Российской Федерации», — под которым, очевидно, следует понимать национальную безопасность России, хотя, по мнению некоторых исследователей, имеется в виду государственная безопасность [14]. В то же время борьба с преступностью и терроризмом, указанная в числе основных направлений деятельности специальной службы, позволяет говорить об обеспечении ею общественной безопасности.

Еще одним субъектом обеспечения общественной безопасности являются органы, ведающие вопросами гражданской обороны, защиты населения от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, стихийных бедствий. Данный орган исполнительной власти также обеспечивает такие виды, как пожарная безопасность и безопасность людей на водных объектах. В действующих нормативных правовых актах, регули-

рующих его деятельность, понятие «общественная безопасность» отсутствует, хотя в науке принадлежность ведомства к субъектам обеспечения этого рода безопасности практически не вызывает сомнений [2; 4].

Назначение органов внутренних дел (полиции), напротив, определено законодательно и, в частности, заключается в защите прав и свобод человека и гражданина, противодействии преступности и обеспечении общественной безопасности.

Так же конкретно определены полномочия по участию в обеспечении общественной безопасности войск национальной гвардии, которые, кроме этого, призваны противодействовать терроризму и экстремизму. Данный федеральный орган исполнительной власти глубоко исследован в науке, в том числе как субъект обеспечения общественной безопасности [20—22].

Завершая разговор о федеральных органах исполнительной власти, участвующих в обеспечении общественной безопасности, следует еще раз подчеркнуть, что большинство министерств и служб этого уровня имеют отношение к рассматриваемым процессам в той или иной степени, хотя далеко не всегда это непосредственно отражено в нормативных правовых актах.

На уровне российских регионов органы законодательной и исполнительной власти также являются субъектами обеспечения общественной безопасности, однако законодательно их конкретные функции в данной сфере не определены, что затрудняет взаимодействие с федеральными органами власти [18].

К субъектам обеспечения общественной безопасности относятся органы местного самоуправления, на которые в соответствии с региональным законодательством могут быть возложены обязанности по обеспечению безопасности дорожного движения (существенного элемента общественной безопасности [8]) и людей на водных объектах. Данные виды безопасности непосредственно влияют на состояние защищенности личности и общества, т.е. на общественную безопасность. В литературе справедливо отмечается необходимость более внятного определения места органов местного самоуправления в системе обеспечения общественной безопасности [13, стр. 54]. Действительно, в прежнем законе вопросы безопасности на людей на водных объектах, детей во время летнего отдыха, дорожного движения, а также пожарной безопасности не требовали законодательного посредничества региона, и такая относительная самостоятельность, как представляется, более предпочтительна.

Помимо органов государственной власти и местного самоуправления к субъектам обеспечения общественной безопасности следует отнести общественные организации, движения и активных граждан, которые в совокупности составляют гражданское общество.

Среди институтов гражданского общества и граждан, являющихся субъектами обеспечения общественной безопасности, прежде всего следует выделить народные дружины и казачество.

В соответствии с действующим законодательством и ведомственными актами МВД России граждане вправе на добровольной основе принимать участие в охране общественного порядка посредством содействия правоохранительным органам, поиска пропавших лиц, внештатного сотрудничества с полицией. Особый статус получают граждане — участники общественных организаций правоохранительной направленности (народных дружин). Дружинники вправе требовать прекращения противоправных действий, охранять места происшествий, содействовать сотрудникам полиции и в определенных законом случаях применять физическую силу.

Еще более очевиден статус казачества как субъекта обеспечения общественной безопасности. В федеральном законодательстве прямо указаны формы участия данного института гражданского общества в рассматриваемой сфере: предупреждение, ликвидация чрезвычайных ситуаций и их последствий; охрана общественного порядка; борьба с терроризмом. Кроме того, казачество взаимодействует с органами государственной власти в деле обеспечения таких видов, как пожарная и экологическая безопасность.

Деятельность некоторых других институтов гражданского общества также имеет непосредственное отношение к поддержанию состояния защищенности личности и общества через обеспечение отдельных видов безопасности: это, например, автономная некоммерческая организация «Национальный центр информационного противодействия терроризму и экстремизму в образовательной среде и сети Интернет», добровольные пожарные дружины и т.д.

Особо следует выделить в качестве субъектов обеспечения общественной безопасности религиозные организации, которые, в частности, способствуют дерадикализации граждан, ставших адептами крайних течений мировых религий или деструктивных сект, и противодействуют идеологии терроризма и экстремизма.

Следует отметить, что в отличие от утратившего силу Закона РФ «О безопасности» в действующем одноименном Федеральном законе прямого указания на субъекты обеспечения безопасности нет, и это нельзя признать достоинством данного нормативного правового акта.

Как представляется, наиболее эффективной моделью обеспечения общественной безопасности является такая, при которой институты гражданского общества и граждане максимально активны, а государство создает для их участия в соответствующих процессах оптимальные условия. Речь идет прежде всего о правовом статусе общественных организаций, движений и наиболее активных граждан, стремящихся внести свой вклад в дело поддержания состояния защищенности личности и общества на должном уровне.

Общественной безопасности должен быть посвящен не только актуальный документ стратегического планирования, но и специальный федеральный закон, в котором, в частности, закреплялись бы ее объекты и субъекты ее обеспечения. На это указывают ученые, отмечая отсутствие в

действующем российском законодательстве комплексности в сфере обеспечения общественной безопасности [3].

Изложенное выше позволяет сделать следующие выводы.

1. Особенностью некоторых объектов общественной безопасности и субъектов ее обеспечения является то, что они выступают в обоих качествах, т.е. одновременно представляют собой объект безопасности и выполняют функции по ее обеспечению. Это касается отдельных граждан и институтов гражданского общества.

2. Объем участия различных субъектов в обеспечении общественной безопасности неодинаков: одни осуществляют рассматриваемую функцию в полном объеме, другие — через обеспечение видов или подвидов безопасности.

3. Основополагающей целью обеспечения любого вида или подвида безопасности является достижение состояния защищенности родовых объектов, в данном случае личности и общества.

4. Среди родов безопасности ключевым является общественная безопасность, поскольку она, в том числе, отличается наиболее сложной структурой среди трех родов национальной безопасности с точки зрения ее объектов. В качестве первичных объектов общественной безопасности выделяются личность, ее права и свободы и социума в целом, вторичными являются материальные и духовные ценности общества.

5. В систему субъектов обеспечения общественной безопасности входят государство, осуществляющее свои функции в этой сфере через органы власти; органы местного самоуправления; гражданское общество, участвующее в данных процессах посредством деятельности общественных организаций, движений и отдельных граждан.

6. Институты гражданского общества и граждане могут осуществлять деятельность по обеспечению общественной безопасности, обладая специальным правовым статусом или не имея его.

7. Эффективность обеспечения общественной безопасности, в частности, определяется активным участием в нем институтов гражданского общества и граждан и мерами государства, направленными на предоставление им специального правового статуса, предполагающего четко определенные и исчерпывающие права, поддержку, защиту и предоставление определенных льгот и гарантий.

8. В государстве необходим актуальный документ стратегического планирования, а также федеральный закон, комплексно регулирующий общественные отношения в сфере обеспечения общественной безопасности, определяющий ее объекты и субъектов ее обеспечения.

Список источников

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

2. Баринов, М. А. МЧС России в системе обеспечения общественной безопасности / М. А. Баринов, И. В. Андреев, Е. С. Сафонова // Право. Безопасность. Чрезвычайные ситуации. — 2018. — № 1. — С. 41—44.
3. Гирько, С. И. Реальные шаги к институализации общественной безопасности Российской Федерации / С. И. Гирько // Научный портал МВД России. — 2025. — № 1 (69).
4. Григорьев, В. Н. Обеспечение национальной безопасности Российской Федерации в сфере деятельности МЧС России / В. Н. Григорьев // Технологии гражданской безопасности. — 2021. — Том 18. — № 4 (70). — С. 90—96.
5. Ирошников, Д. В. Общественная безопасность: границы и содержание в правовом измерении / Д. В. Ирошников // Транспортное право и безопасность. — 2026. — № 1(57). — С. 83—107.
6. Ирошников, Д. В. Борьба с коррупцией и обеспечение общественной безопасности / Д. В. Ирошников, К. В. Алексеев // Журнал российского права. — 2026. — Том 30. — № 2. — С. 110—121.
7. Ирошников, Д. В. Безопасность как правовая категория : дис. … д-ра юрид. наук / Д. В. Ирошников. — Москва, 2021.
8. Кардашова, И. Б. Безопасность дорожного движения в контексте обеспечения национальной безопасности / И. Б. Кардашова // Безопасность дорожного движения. — 2023. — № 1. — С. 6—11.
9. Кондрашов, Б. П. Комментарий к Закону Российской Федерации «О милиции» / Б. П. Кондрашов, Ю. П. Соловей, В. В. Черников. — Москва, 2006.
10. Макарычев, И. Ю. Органы публичной власти в системе обеспечения общественной безопасности / И. Ю. Макарычев // Вестник Российской таможенной академии. — 2010. — № 1. — С. 58—63.
11. Маслодудова, Н. В. Материальные блага в контексте смысложизненных ценностей современного потребительского общества / Н. В. Маслодудова // Научный компонент. — 2019. — № 3 (3). — С. 104—109.
12. Маслоу, А. Мотивация и личность / А. Маслоу. —3-е изд. — Санкт-Петербург : Питер, 2003.
13. Мельников, В. И. Роль и место региональной безопасности в общегосударственной системе обеспечения национальной безопасности Российской Федерации / В. И. Мельников. — Москва : Издание Совета Федерации, 2010.
14. Морозов, Ю. В. Деятельность Федеральной службы безопасности Российской Федерации по обеспечению безопасности: проблемы теоретического обоснования / Ю. В. Морозов // Актуальные проблемы современности: наука и общество. — 2016. — № 3. — С. 30—35.
15. Нализко, Н. А. Современное общество: соотношение материальных и духовных ценностей / Н. А. Нализко // Культура, личность, общество в современном мире: методология, опыт эмпирического исследования. [XI Международная конференция, Екатеринбург, 19—20 марта 2008 г.] : в 5 частях. — Екатеринбург, 2008. — Часть 2.
16. Пичкур, А. П. Классификация субъектов обеспечения общественной безопасности на железнодорожном транспорте / А. П. Пичкур // Вопросы российского и международного права. — 2022. — Том 12. — № 1А. — С. 448—455.
17. Степашин, С. В. Теоретико-правовые аспекты обеспечения безопасности Российской Федерации : дис. … д-ра юрид. наук / С. В. Степашин. — Санкт-Петербург, 1994.
18. Султанова, Р. М. Реализация конституционно-правовых полномочий по обеспечению общественной безопасности органами государственной власти субъ-

ектов Российской Федерации / Р. М. Султанова // Вестник экономической безопасности. — 2018. — № 3. — С. 48—53.
19. Усик, И. В. Субъект-объектная структура безопасности / И. В. Усик // Научный вестник МГТУ ГА. Серия «История, философия, социология». — 2007. — № 113. — С. 104—108.
20. Шеншин, В. М. О недостаточности полномочий Росгвардии в сфере обеспечения государственной и общественной безопасности / В. М. Шеншин // Современное общество и право. — 2021. — № 6(55). — С. 129—135.
21. Шеншин, В. М. О понятии преступлений экстремистской направленности и об участии войск национальной гвардии в борьбе с терроризмом и экстремизмом / В. М. Шеншин // Право в Вооруженных силах. — 2023. — № 7 (312). — С. 89—94.
22. Шеншин, В. М. Обеспечение войсками национальной гвардии Российской Федерации общественной безопасности при незаконном проникновении на охраняемый объект / В. М. Шеншин // Право и государство: теория и практика. — 2024. — № 3(231). — С. 15—18.
23. 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. Strukturno-sistemnyy analiz natsional'noy bezopasnosti [Structural-systemic analysis of national security] / K. V. Alekseyev // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2025. — № 4(56). — S. 59—70.
2. Barinov, M. A. MCHS Rossii v sisteme obespecheniya obshchestvennoy bezopasnosti [EMERCOM of Russia in the public security enforcement system] / M. A. Barinov, I. V. Andreyev, Ye. S. Safonova // Pravo. Bezopasnost'. Chrezvychaynyye situatsii. — 2018. — № 1. — S. 41—44.
3. Gir'ko, S. I. Real'nyye shagi k institualizatsii obshchestvennoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Definite steps toward the institutionalization of public security in the Russian Federation] / S. I. Gir'ko // Nauchnyy portal MVD Rossii. — 2025. — № 1 (69).
4. Grigor'yev, V. N. Obespecheniye natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii v sfere deyatel'nosti MCHS Rossii [National security enforcement of the Russian Federation within the scope of EMERCOM of Russia's activities] / V. N. Grigor'yev // Tekhnologii grazhdanskoy bezopasnosti. — 2021. — Tom 18. — № 4 (70). — S. 90—96.
5. Iroshnikov, D. V. Obshchestvennaya bezopasnost': granitsy i soderzhaniye v pravovom izmerenii [Public security: boundaries and content in the legal dimension] / D. V. Iroshnikov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2026. — № 1(57). — S. 83—107.
6. Iroshnikov, D. V. Bor'ba s korruptsiyey i obespecheniye obshchestvennoy bezopasnosti [Combating corruption and enforcing public security] / D. V. Iroshnikov, K. V. Alekseyev // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2026. — Tom 30. — № 2. — S. 110—121.
7. Iroshnikov, D. V. Bezopasnost' kak pravovaya kategoriya [Security as a legal category]: dis. … d-ra yurid. nauk / D. V. Iroshnikov. — Moskva, 2021.
8. Kardashova, I. B. Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya v kontekste obespecheniya natsional'noy bezopasnosti [Road traffic safety in the context of enforcing national security] / I. B. Kardashova // Bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya. — 2023. — № 1. — S. 6—11.

9. Kondrashov, B. P. Kommentariy k Zakonu Rossiyskoy Federatsii «O militsii» [Commentary on the Russian Federation Law “On the Militsia”] / B. P. Kondrashov, YU. P. Solovey, V. V. Chernikov. — Moskva, 2006.
10. Makarychev, I. Yu. Organy publichnoy vlasti v sisteme obespecheniya obshchestvennoy bezopasnosti [Public authorities in the public security enforcement system] / I. Yu. Makarychev // Vestnik Rossiyskoy tamozhennoy akademii. — 2010. — № 1. — S. 58—63.
11. Maslodudova, N. V. Material'nyye blaga v kontekste smyslozhiznennykh tsennostey sovremennogo potrebitel'skogo obshchestva [Material goods in the context of the life-meaning values of modern consumer society] / N. V. Maslodudova // Nauchnyy komponent. — 2019. — № 3 (3). — S. 104—109.
12. Maslou, A. Motivatsiya i lichnost' [Motivation and personality] / A. Maslou. —3-ye izd. — Sankt-Peterburg: Piter, 2003.
13. Mel'nikov, V. I. Rol' i mesto regional'noy bezopasnosti v obshchegosudarstvennoy sisteme obespecheniya natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [The role and place of regional security in the national system for enforcing national security of the Russian Federation] / V. I. Mel'nikov. — Moskva: Izdaniye Soveta Federatsii, 2010.
14. Morozov, YU. V. Deyatel'nost' Federal'noy sluzhby bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii po obespecheniyu bezopasnosti: problemy teoreticheskogo obosnovaniya [Activities of the Federal Security Service of the Russian Federation regarding security enforcement: problems of theoretical substantiation] / YU. V. Morozov // Aktual'nyye problemy sovremennosti: nauka i obshchestvo. — 2016. — № 3. — S. 30—35.
15. Nalizko, N. A. Sovremennoye obshchestvo: sootnosheniye material'nykh i dukhovnykh tsennostey [Modern society: the balance between material and spiritual values] / N. A. Nalizko // Kul'tura, lichnost', obshchestvo v sovremennom mire: metodologiya, opyt empiricheskogo issledovaniya. [XI Mezhdunarodnaya konferentsiya, Yekaterinburg, 19—20 marta 2008 g.]: v 5 chastyakh. — Yekaterinburg, 2008. — Chast' 2.
16. Pichkur, A. P. Klassifikatsiya sub"yektov obespecheniya obshchestvennoy bezopasnosti na zheleznodorozhnom transporte [Classification of entities ensuring public security in railway transport] / A. P. Pichkur // Voprosy rossiyskogo i mezhdunarodnogo prava. — 2022. — Tom 12. — № 1A. — S. 448—455.
17. Stepashin, S. V. Teoretiko-pravovyye aspekty obespecheniya bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Theoretical and legal aspects of enforcing security of the Russian Federation]: dis. … d-ra yurid. nauk / S. V. Stepashin. — Sankt-Peterburg, 1994.
18. Sultanova, R. M. Realizatsiya konstitutsionno-pravovykh polnomochiy po obespecheniyu obshchestvennoy bezopasnosti organami gosudarstvennoy vlasti sub"yektov Rossiyskoy Federatsii [Exercise of constitutional and legal powers to ensure public security by state authorities of the constituent entities of the Russian Federation] / R. M. Sultanova // Vestnik ekonomicheskoy bezopasnosti. — 2018. — № 3. — S. 48—53.
19. Usik, I. V. Sub"yekt-ob"yektnaya struktura bezopasnosti [The subject-object structure of security] / I. V. Usik // Nauchnyy vestnik MGTU GA. Seriya «Istoriya, filosofiya, sotsiologiya». — 2007. — № 113. — S. 104—108.
20. Shenshin, V. M. O nedostatochnosti polnomochiy Rosgvardii v sfere obespecheniya gosudarstvennoy i obshchestvennoy bezopasnosti [On the insufficiency of Rosgvardiya’s powers in the sphere of enforcing state and public security] / V. M.

Shenshin // Sovremennoye obshchestvo i pravo. — 2021. — № 6(55). — S. 129—135.
21. Shenshin, V. M. O ponyatii prestupleniy ekstremistskoy napravlennosti i ob uchastii voysk natsional'noy gvardii v bor'be s terrorizmom i ekstremizmom [On the concept of extremist-oriented crimes and the participation of national guard troops in combating terrorism and extremism] / V. M. Shenshin // Pravo v Vooruzhennykh silakh. — 2023. — № 7 (312). — S. 89—94.
22. Shenshin, V. M. Obespecheniye voyskami natsional'noy gvardii Rossiyskoy Federatsii obshchestvennoy bezopasnosti pri nezakonnom proniknovenii na okhranyayemyy ob"yekt [Public security enforcement by national guard troops of the Russian Federation during illegal intrusion into a protected facility] / V. M. Shenshin // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2024. — № 3(231). — S. 15—18.
23. Yazykeyev, S. N. Institut ogranicheniy prav i svobod cheloveka i grazhdanina v tselyakh obespecheniya natsional'noy bezopasnosti [The institution of restrictions on human and civil rights and freedoms to enforce national security]: dis. … kand. yurid. nauk / S. N. Yazykeyev. — Orel, 2024.

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 85—93.
Transport law and security. 2026; (3(59)):85—93.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 342
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-07

Вовлечение граждан Российской Федерации в диверсионно-террористическую деятельность как угроза национальной безопасности

Гончарова Мария Витальевна,
доктор юридических наук, доцент,
главный научный сотрудник НИЦ № 1,
Всероссийский научно-исследовательский институт МВД России,
Москва, Россия

ORCID: https://orcid.org/0000-0003-3678-2246
РИНЦ SPIN-код: 8809-3255, AuthorID: 742475

Аннотация. Статистические данные ФКУ «ГИАЦ МВД России», характеризующие преступления террористического характера, включающие вовлечение граждан Российской Федерации в диверсионно-террористическую деятельность за период с 2021 г. по первое полугодие 2026 г., свидетельствуют о нарастании негативных тенденций в этом сегменте криминальной ситуации, несмотря на все меры, предпринимаемые правоохранительными органами. Заметное увеличение числа вовлечений граждан Российской Федерации в диверсионно-террористическую деятельность произошло в период проведения специальной военной операции на Украине. Подобное развитие событий позволяет говорить о том, что эта проблема выступает значимой угрозой национальной безопасности. Решение данной проблемы невозможно без исследования криминологических характеристик обозначенных преступлений, результаты которого способны послужить базой совершенствования профилактической деятельности. К числу криминологических характеристик, выделяемых автором, познание которых необходимо для повышения эффективности предупреждения вовлечения граждан Российской Федерации в диверсионно-террористическую деятельность, относятся состояние и динамика преступлений террористического характера, факторы, детерминирующие эти преступления, методы, целевая аудитория и способы вовлечения граждан Российской Федерации в диверсионно-террористическую деятельность. В результате исследования сформулирован вывод о сохранении негативных тенденций вовлечения граждан в диверсионно-террористическую деятельность в будущем. Наиболее вероятно расширение круга вовлекаемых в преступления лиц за счет граждан, находящихся в усугубляющихся сложных экономических условиях, что потребует совершенствования предупредительной деятельности не только на специальном криминологическом и общесоциальном уровнях, но и виктимологическом.

Ключевые слова: диверсионно-террористическая деятельность; рекрутирование; преступления террористического характера; национальная безопасность; государственная и общественная безопасность; криминологические показатели.

Для цитирования: Гончарова М. В. Вовлечение граждан Российской Федерации в диверсионно-террористическую деятельность как угроза национальной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 85—93. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-07.

Original article

Recruitment of Russian Federation citizens into subversive and terrorist activities as a threat to national security

Mariya V. Goncharova,
Doctor of Law, Associate Professor,
Main Researcher of the RC No.1,
National Research Institute of the Ministry of Interior of the Russian Federation,
Moscow, Russia

Abstract. Statistical data from the Main Information and Analytical Center of the Russian Interior Ministry regarding terrorist-related crimes, including the recruitment of Russian citizens into subversive and terrorist activities, for the period from 2021 through the first half of 2026 indicate a rise in negative trends within this segment of the crimes, notwithstanding all measures taken by law enforcement agencies. A definite increase in the involvement of Russian Federation citizens into subversive and terrorist activities has occurred during the special military operation in Ukraine. This situation indicates that the issue poses a significant threat to national security. The solution of the problem requires a study of the criminological characteristics of these crimes, the findings of which can serve as a foundation to improve preventive measures. The current paper has identified the criminological characteristics understanding of which is necessary to enhance the efficiency of preventing the recruitment of Russian Federation citizens into subversive and terrorist activities. They include the state and dynamics of terrorist-related crimes, the factors determining such crimes, methods, target audiences, and the ways used to recruit Russian citizens into subversive and terrorist activities. There has been concluded that negative trends regarding the recruitment of citizens into subversive and terrorist activities are likely to persist in the future. It is highly probable that the pool of individuals drawn into such crimes will expand to include citizens facing increasingly difficult economic conditions. Such problem will necessitate the enhancement of preventive measures not only at the specialized criminological and general social levels but also at the victimological level.

Keywords: subversive and terrorist activity; recruitment; terrorist crimes; national security; state and public security; criminological indicators.

For citation: Goncharova M.V. Recruitment of Russian Federation citizens into subversive and terrorist activities as a threat to national security // Transport law and security. 2026; (3(59)):85–93.

© Гончарова М. В., 2026

Современные реалии свидетельствуют о том, что «деструктивные силы за рубежом и внутри страны предпринимают попытки использования объективных социально-экономических трудностей в Российской Федерации в целях стимулирования негативных социальных процессов, обострения межнациональных и межконфессиональных конфликтов, манипулирования в информационной сфере» (Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации»). Кроме того, после начала специальной военной операции (далее — СВО) усилилась активность разведывательной и иной деятельности специаль-

ных служб и организаций иностранных государств, осуществляемой в том числе с использованием подконтрольных им российских общественных объединений и отдельных граждан. Международные террористические и экстремистские организации усиливают антироссийскую пропаганду, наращивают работу по вербовке российских граждан, созданию на территории России своих законспирированных ячеек, вовлечению в противоправную деятельность, прежде всего российской молодежи. Перечисленное выступает прямой угрозой государственной и общественной безопасности, которая является одним из стратегических приоритетов обеспечения национальной безопасности. Об актуальности этой угрозы свидетельствуют и положения Стратегии комплексной безопасности детей в Российской Федерации на период до 2030 года, касающиеся основных задач в сфере профилактики преступлений, совершаемых несовершеннолетними и в отношении их (Указ Президента РФ от 17 мая 2023 г. № 358 «О Стратегии комплексной безопасности детей в Российской Федерации на период до 2030 года»).

В свете сказанного повышенную общественную опасность представляет вовлечение в деятельность террористических организаций законопослушных граждан и особенно молодежи. При этом именно молодое поколение, максимально погруженное в интернет-пространство и социальные сети, наиболее подвержено деструктивному влиянию криминальной пропаганды [2], направленной на подстрекательство к совершению преступлений террористического характера, включая поджоги военкоматов, зданий органов государственной власти, МВД России и диверсионно-террористические акты на объектах топливно-энергетической и транспортной инфраструктуры.

Вовлечение граждан Российской Федерации в диверсионно-террористическую деятельность выступает составной частью преступлений террористического характера, определенных в перечне № 22 указания Генпрокуратуры России и МВД России от 4 февраля 2026 г. № 67/11/1 «О введении в действие перечней статей Уголовного кодекса Российской Федерации, используемых при формировании статистической отчетности».

В 2025 г. зафиксирован продолжающийся значительный рост числа преступлений террористического характера (+59,4%; всего: 5920, табл. 1).

Таблица 1

Динамика преступлений террористического характера в 2021—2025 гг.

Показатели	Годы				
	2021	2022	2023	2024	2025
Преступления террористического характера	2136	2233	2382	3714	5920
Прирост/снижение,%	–8,8	4,5	6,7	55,9	59,4

В первом полугодии 2026 г. указанная негативная тенденция продолжилась (табл. 2).

Таблица 2

Динамика преступлений террористического характера в первом полугодии 2022—2026 гг.

Показатели	Годы				
	2022	2023	2024	2025	2026
Преступления террористического характера	1 332	1193	1651	3125	3445
Прирост/снижение,%	4,8	–10,4	38,4	89,3	10,2

Во многом рост числа выявленных преступлений террористического характера связан с пресечением российскими правоохранительными органами функционирования нелегальных каналов связи, используемых спецслужбами Украины в том числе для вовлечения граждан России в диверсионно-террористическую деятельность и ее координации [http://www.fsb.ru/fsb/press/message/single.htm%21id%3D10440504%40fsbMessage.html]. Такая вербовка осуществляется в форме преступлений, ответственность за которые предусмотрена УК РФ:

— ст. 205^1 «Содействие террористической деятельности» в части склонения, вербовки или иного вовлечения лица в совершение хотя бы одного из преступлений, предусмотренных ст. 205^2, ч. 1 и 2 ст. 206, ст. 208, ч. 1—3 ст. 211, ст. 220, 221, 277, 278, 279 и 360 УК РФ, вооружения или подготовки лица в целях совершения хотя бы одного из указанных преступлений, а равно финансирования терроризма;

— ст. 281^1 «Содействие диверсионной деятельности» в части склонения, вербовки или иного вовлечения лица в совершение хотя бы одного из преступлений, предусмотренных ст. 281 «Диверсия», вооружения или подготовки лица в целях совершения указанных преступлений, а равно финансирования диверсии.

Число таких преступлений также имеет негативную тенденцию увеличения (табл. 3).

Таблица 3

Динамика преступлений террористического характера, связанных с вовлечением граждан России в диверсионно-террористическую деятельность, в 2021—2025 гг.

Показатели	Годы				
	2021	2022	2023	2024	2025
Статья 205.1 УК РФ	437	402	307	368	520
Прирост/снижение,%	26,7	–8,0	–23,6	19,9	41,3
Статья 281.1 УК РФ	–	–	24	31	95
Прирост/снижение, %	–	–	–	29,2	206,5

В качестве основного метода вовлечения граждан России в диверсионно-террористическую деятельность доминирующей стала тенденция к массовому рекрутированию гражданского населения [http://www.fsb.ru/fsb/press/message/single.htm%21id%3D10440494%40fsbMessage.html] в интернет-пространстве, социальных сетях и мессенджерах. Так, в сети Интернете:

— ведется активный поиск потенциальных исполнителей терактов и диверсий [http://www.fsb.ru/], информаторов о проведении Российской Федерацией СВО на Украине [http://www.fsb.ru/fsb/press/message/ single.htm%21id%3D10440226%40fsbMessage.html];

— посредством курируемых Telegram-каналов [www.kommersant.ru/doc/7715278] распространяется неонацистская и террористическая идеология;

— осуществляются непрекращающиеся попытки деструктивного влияния на несовершеннолетних и их вербовки в террористическую деятельность [http://www.fsb.ru/fsb/press/message/single.htm%21id%3D10440605%40fsbMessage.html], совершение диверсий, вооруженных нападений, в том числе на школы [https://www.vesti.ru/article/4501331], и других преступлений [http://www.fsb.ru/fsb/press/message/single.htm%21id%3D10440212%40fsbMessage.html];

— распространяются инструктивные и обучающие материалы;

— предлагаются приложения и игры, скрытно или явно пропагандирующие терроризм, предназначенные, прежде всего, для вовлечения молодежи;

— регулярно создаются и распространяются мемы, графические иллюстрации и другие средства визуального контента с целью формирования лояльного отношения к радикальным и насильственным идеологиям, способам и методам их «продвижения» [1];

— имеют место прямые призывы к совершению преступлений террористического характера [4] и др.

При этом дистанционное вовлечение в диверсионно-террористическую деятельность отличается:

— отсутствием физического контакта с вербовщиком;

— наличием исключительно виртуальной коммуникации с вербовщиком;

— отсутствием или ограниченной координацией деятельности лица со стороны экстремистско-террористических организаций;

— заменой координации размещением общих призывов и инструкций.

Такое вовлечение не предполагает вступление вербуемого лица в ячейки экстремистско-террористических организаций [4].

Одновременно с этим фиксируются попытки склонения осужденных, отбывающих наказание в исправительных учреждениях ФСИН России, к государственной измене посредством заключения контракта с Миноборо-

ны России с целью убытия в зону СВО с последующим переходом на сторону противника и вступления в запрещенную в России украинскую террористическую организацию [http://www.fsb.ru/fsb/press/message/ single.htm%21id%3D10440613%40fsbmessage.html; http://www.fsb.ru/fsb/ press/message/single.htm%21id%3D10440563%40fsbMessage.html].

Вовлечение в диверсионно-террористическую деятельность реализуется различными способами, как индивидуально посредством убеждения и уговоров отдельных граждан, так и обезличено, в расчете на большую аудиторию с помощью публичных обращений и массовой пропаганды [6]. Основной целевой аудиторией вовлечения выступают несовершеннолетние, пенсионеры и лица пожилого возраста, а также молодые женщины [https://ren.tv/news/kriminal/1305602-verbovka-devushek-sbu-zaverbovalo-chetyrekh-zhenshchin-dlia-teraktov-v-rossii]. Следует отметить, что все более и более проявляется тенденция к снижению возраста вовлекаемых подростков. Если ранее вербовщики ориентировались на старшеклассников и студентов 16—20 лет, то в настоящее время это дети 12—15 лет [5].

Кроме того, в рассматриваемом аспекте интерес для вербовщиков представляют радикалы, маргинальные слои населения и лица с психическими аномалиями, т.е. лица, не только не обладающие базовыми юридическими познаниями, но и слабо отдающие отчет в своих действиях и тяжести последствий от их совершения.

Если в 2022—2023 гг. для вербовки преимущественно использовались схемы на идеологической либо коммерческой основе, то современная практика рекрутирования в основном характеризуется применением многоэтапных схем, использующих насильственные (психологические), ненасильственные и смешанные способы.

Из числа насильственных особо распространены способы, связанные с использованием сети телефонных мошенников, которые обманным путем, а также методами шантажа и вымогательства лишают россиян сбережений, в том числе принуждая нарушать закон [https://iz.ru/2097650/2026-05-15/svr-ukazalo-na-usilenie-popytok-spetcsluzhb-kieva-destabilizirovat-obshchestvo-v-rf].

Особый интерес представляют психологические методы, применение которых вводит вовлекаемых лиц в измененное состояние сознания. На это указывает их странное поведение, например, отсутствие попыток скрыться с места преступления после совершения поджога военкомата или иных подобных противоправных действий. При этом следует учитывать, что вовлечение в преступление происходило дистанционно, свидетельствуя о высоком профессионализме лиц, ведущих «коммуникацию» с потерпевшими [4].

Ненасильственные способы предполагают получение вознаграждения и материальную мотивацию. ВСУ активно используются интернет-сервисы объявлений о так называемых «быстрых заработках» для поэтапного вовлечения российских граждан в диверсионно-террористическую деятель-

ность [http://www.fsb.ru/fsb/pressmessage/single.htm%21id%3D10440663%40fsbMessage.html]. Например, обманным путем (под легендой осуществления работы в детективном и коллекторском агентствах) вербуют россиян для совершения «акций устрашения» военнослужащих и должностных лиц федеральных органов исполнительной власти [https://ria.ru/20260620/podmoskove-2100033814.html].

Смешанные способы предполагают вовлечение посредством участия в игровых квестах, «секретных миссиях», оказания мелких платных услуг с последующим переходом к угрозам и шантажу в целях склонения к совершению преступлений. Также получило распространение запугивание уголовной ответственностью или угрозами убийства родителей и близких.

Важным аспектом изучения способов вовлечения в диверсионно-террористическую деятельность является учет непрерывной модернизации применяемых организаторами и кураторами деструктивных движений способов, и в частности, создание так называемой «воронки вовлечения» [5], представляющей собой многоэтапную модель пути вовлечения от первого контакта с вербовщиком до устойчивого взаимодействия, лояльности и превращения в сторонника.

Несмотря на рост абсолютных показателей числа вовлечений граждан России в диверсионно-террористическую деятельность, их доля в структуре преступлений террористического характера за последние пять лет снизилась почти вдвое. Важным инструментом противодействия таким угрозам выступала утвержденная в октябре 2024 г. на саммите Совета глав государств — участников СНГ Программа в области дерадикализации на 2025—2027 годы, а также реализация совместных с Республикой Беларусь мер борьбы с терроризмом на постсоветском пространстве [https://www.kommersant.ru/doc/7639900] (табл. 4).

Таблица 4

Динамика удельного веса преступлений террористического характера, связанных с вовлечением граждан России в диверсионно-террористическую деятельность, в 2021—2025 гг.

Показатели	Годы				
	2021	2022	2023	2024	2025
Удельный вес преступлений, связанных с вовлечением граждан России в диверсионно-террористическую деятельность,%	20,5	18,0	13,9	10,7	10,4

Вместе с тем с учетом выделенных выше криминологических особенностей вовлечения граждан Российской Федерации в диверсионно-террористическую деятельность, постоянного совершенствования тактики его осуществления, а также размывания границ между информацион-

ными угрозами и экстремистско-террористическими [3] в краткосрочной перспективе прогнозируется расширение круга вовлекаемых лиц за счет граждан, находящихся в усугубляющихся сложных экономических условиях. Это потребует совершенствования предупредительной деятельности не только на специальном криминологическом и общесоциальном уровнях, но и виктимологическом, предполагающем разработку методик, позволяющих потенциальным жертвам противостоять криминальной «обработке».

Список источников

1. Маджумаев, М. М. Антикриминальный потенциал машинного обучения: предиктивная аналитика предупреждения цифрового вовлечения в террористическую деятельность / М. М. Маджумаев, О. А. Кузнецова // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Юридические науки. — 2026. — Том 30. — № 1. — С. 70—89.
2. Незнамов, А. В. О месте административного судопроизводства в механизме противодействия вовлечения молодежи в экстремистскую и террористическую деятельность / А. В. Незнамов, З. А. Незнамова // Вестник гражданского процесса. — 2025. — № 6. — С. 259—280.
3. Смирнов, А. А. Вопросы совершенствования деятельности органов внутренних дел по обеспечению информационно-психологической безопасности / А. А. Смирнов // Научный портал МВД России. — 2023. — № 3 (63). — С. 56—63.
4. Смирнов, А. А. Новые дистанционные технологии вовлечения в террористическую и экстремистскую деятельность / А. А. Смирнов // Новое мироустройство: принципы построения, перспективы, вызовы: Сборник материалов Международной научно-практической конференции, Москва, 23—25 октября 2024 года. — Москва : Московский государственный лингвистический университет, 2025.
5. Усенко, А. С. Роль семьи в обеспечении информационной безопасности подростков: противостояние вербовке в деструктивные сообщества и террористическую деятельность / А. С. Усенко, И Г. Фруслов // Вестник экономики и права. — 2026. — № 115. — С. 130—138.
6. Чуклина, Э. Ю. Характеристика угроз информационно-психологической безопасности на основе анализа судебной практики по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 205.1, 205.2, 207.1 и 207.3 УК РФ / Э. Ю. Чуклина, А. А. Берестовой // Вопросы безопасности. — 2025. — № 3. — С. 15—25.

References

1. Madzhumayev, M. M. Antikriminal'nyy potentsial mashinnogo obucheniya: prediktivnaya analitika preduprezhdeniya tsifrovogo vovlecheniya v terroristicheskuyu deyatel'nost' [The anti-crime potential of machine learning: predictive analytics to prevent digital recruitment into terrorist activities] / M. M. Madzhumayev, O. A. Kuznetsova // Vestnik Rossiyskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Yuridicheskiye nauki. — 2026. — Tom 30. — № 1. — S. 70—89.
2. Neznamov, A. V. O meste administrativnogo sudoproizvodstva v mekhanizme protivodeystviya vovlecheniya molodezhi v ekstremistskuyu i terroristicheskuyu deyatel'nost' [On the role of administrative proceedings in the mechanism for countering the recruitment of youth into extremist and terrorist activities] / A. V. Neznamov, Z. A. Neznamova // Vestnik grazhdanskogo protsessa. — 2025. — № 6. — S. 259—280.

3. Smirnov, A. A. Voprosy sovershenstvovaniya deyatel'nosti organov vnutrennikh del po obespecheniyu informatsionno-psikhologicheskoy bezopasnosti [Issues of improving the activities of internal affairs agencies to enforce information-psychological security] / A. A. Smirnov // Nauchnyy portal MVD Rossii. — 2023. — № 3 (63). — S. 56—63.
4. Smirnov, A. A. Novyye distantsionnyye tekhnologii vovlecheniya v terroristicheskuyu i ekstremistskuyu deyatel'nost' [New remote technologies for recruitment into terrorist and extremist activities] / A. A. Smirnov // Novoye miroustroystvo: printsipy postroyeniya, perspektivy, vyzovy: Sbornik materialov Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, Moskva, 23—25 oktyabrya 2024 goda. — Moskva: Moskovskiy gosudarstvennyy lingvisticheskiy universitet, 2025.
5. Usenko, A. S. Rol' sem'i v obespechenii informatsionnoy bezopasnosti podrostkov: protivostoyaniye verbovke v destruktivnyye soobshchestva i terroristicheskuyu deyatel'nost' [The role of the family in ensuring the information security of adolescents: countering recruitment into destructive communities and terrorist activities] / A. S. Usenko, I G. Fruslov // Vestnik ekonomiki i prava. — 2026. — № 115. — S. 130—138.
6. Chuklina, E. YU. Kharakteristika ugroz informatsionno-psikhologicheskoy bezopasnosti na osnove analiza sudebnoy praktiki po delam o prestupleniyakh, predusmotrennykh st. 205.1, 205.2, 207.1 i 207.3 UK RF [Characterization of threats to information-psychological security based on an analysis of judicial practice in cases involving crimes under Articles 205.1, 205.2, 207.1, and 207.3 of the Criminal Code of the Russian Federation] / E. YU. Chuklina, A. A. Berestovoy // Voprosy bezopasnosti. — 2025. — № 3. — S. 15—25.

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 94—110.
Transport law and security. 2026; (3(59)):94—110.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 341.1/8
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-08

Информационно-аналитическое и методическое обеспечение стратегического планирования в сфере национальной и коллективной безопасности как объект правовой гармонизации в модельном законотворчестве Организации договора коллективной безопасности

Колесник Артём Анатольевич,
член Экспертно-консультативного совета
при Совете Парламентской Ассамблеи ОДКБ,
Москва, Россия

РИНЦ SPIN-код: 3965-0405, AuthorID: 690102

Аннотация. На основе результатов комплексного анализа национального законодательства государств — членов ОДКБ в статье представлена развернутая характеристика стратегического планирования обеспечения национальной и коллективной безопасности как объекта информационно-аналитического и методического обеспечения, а также предложены меры по сближению подходов к его правовому регулированию с использованием потенциала модельного законотворчества.

Ключевые слова: стратегическое планирование; национальная безопасность; коллективная безопасность; модельное законодательство; информационно-аналитическое обеспечение.

Для цитирования: Колесник А. А. Информационно-аналитическое и методическое обеспечение стратегического планирования в сфере национальной и коллективной безопасности как объект правовой гармонизации в модельном законотворчестве Организации договора коллективной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 94—110. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-08.

Original article

Information-analytical and methodological support for strategic planning in the sphere of national and collective security as an object of legal harmonization in the model law-making of the Collective Security Treaty Organization

Artem An. Kolesnik,
Member of the Expert Advisory Board
under the Council of the CSTO Parliamentary Assembly,
Moscow, Russia

Abstract. Based on a comprehensive analysis of the national legislation of CSTO member states, the current paper has presented a detailed characterization of strategic planning for ensuring national and collective security as a subject of information-analytical and methodological support. There have been also proposed measures to harmonize approaches to its legal regulation using the potential of model law-making.

Keywords: strategic planning; national security; collective security; model legislation; information-analytical support.

For citation: Kolesnik A. A. Information-analytical and methodological support for strategic planning in the sphere of national and collective security as an object of legal harmonization in the model law-making of the Collective Security Treaty Organization // Transport law and security. 2026; (3(59)):94—110.

© Колесник А. А., 2026

В условиях нарастающей межгосударственной конкуренции рост эффективности, технологическое лидерство и инновации в области государственного управления становятся факторами, оказывающими существенное влияние на устойчивое развитие и обеспечение безопасности всех государств — членов Организации Договора о коллективной безопасности (ОДКБ) [https://paodkb.org/uploads/publication/file/58/Sbornik_tezisov_mezhdunarodnoj_konferenczii_1_6c91832205.pdf].

Ведущие государства мира постоянно совершенствуют имеющиеся у них и инструменты поддержки принятия решений в области государственного управления и стратегического планирования. За последние десятилетия многие из них прошли путь от создания разобщенных информационных и аналитических систем до их интеграции в сложные комплексы, обеспечивающие непрерывный обмен и обработку информации, ее своевременное доведение до заинтересованных потребителей [6, стр. 44].

В последние годы общим вектором развития государственного управления в разных государствах мира стало создание единой информационной среды, которая объединяет на сетевой основе информационные ресурсы заинтересованных структур и обеспечивает сбор, комплексную обработку данных, оценку обстановки, постановку задач, организацию и поддержание взаимодействия органов управления, контроль за выполнением поставленных задач в реальном времени. Применяемые при этом автоматизированные информационные системы позволяют обрабатывать большие объемы данных, вести учет человеческих, финансовых и материальных ресурсов, определять количественные показатели процессов на заданном отрезке их развития, прогнозировать риски планируемых мероприятий, определять их целесообразность [7, стр. 66]. На перспективу ставятся задачи улучшения качества аналитической обработки поступающих сведений и подготавливаемых материалов, прогнозной деятельности, моделирования различных сценариев развития ситуации, внедрения имитационных методов, создания универсальных моделей и систем для интегрированных программно-технических средств, в том числе с использованием технологий искусственного интеллекта.

В свою очередь в государствах — членах ОДКБ в последние годы на системной основе продолжается формирование правовых основ современного облика системы стратегического планирования. Правовыми ориентирами в этой области выступают положения модельных законов СНГ «О стратегическом прогнозировании и планировании социально-экономического развития» (постановление Межпарламентской Ассамблеи СНГ от 28 ноября 2014 г. № 41-10) и «О документах стратегического прогнозирования и планирования» (постановление Межпарламентской Ассамблеи СНГ от 13 апреля 2018 г. № 47-12). К настоящему времени в национальном правовом пространстве Республики Беларусь, Республики Казахстан, Российской Федерации и Республики Таджикистан уже приняты специализированные правовые акты (национальные законы, акты президента и правительства), комплексно регламентирующие правовые основы стратегического планирования, координации государственного и муниципального стратегического управления и бюджетной политики, полномочия органов государственной власти и местного самоуправления в сфере стратегического планирования (см., например: Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации», Закон Республики Беларусь от 5 мая 1998 г. № 157-З «О государственном прогнозировании и программах социально-экономического развития Республики Беларусь», Закон Республики Таджикистан от 19 июля 2022 г. № 1894 «О стратегическом планировании и государственном прогнозировании»).

Вместе с тем, как показали результаты анализа положений правовых актов в этой области, правовые и организационные основы информационно-аналитического и методического обеспечения стратегического пла-

нирования обеспечения национальной и коллективной безопасности имеют значительные резервы для развития, совершенствования и сближения, в связи с чем современные информационно-аналитические системы поддержки принятия решений и стратегического планирования используются недостаточно активно, что может снижать эффективность государственного управления и темпы социально-экономического развития государств — членов ОДКБ, а также способствовать усилению угроз их национальной безопасности [1].

В сложившихся условиях назрела острая необходимость выработки унифицированных подходов государств — членов ОДКБ к созданию правовых и организационных основ информационно-аналитического и методического обеспечения стратегического планирования обеспечения национальной и коллективной безопасности.

Представляется, что для качественного решения поставленной задачи требуется дать комплексную характеристику стратегического планирования обеспечения национальной и коллективной безопасности в государствах — членах ОДКБ как объекта информационно-аналитического и методического обеспечения. Так, обеспечение необходимого уровня национальной безопасности является стратегическим приоритетом всех государств — членов ОДКБ, реализуемым с целью создания и поддержания условий для их устойчивого экономического и социально-политического развития, обеспечения защиты прав и свобод человека и гражданина, защиты суверенитета, государственной и территориальной целостности [8, стр. 101].

Анализ действующих на текущий момент в государствах — членах ОДКБ правовых актов в рассматриваемой области позволил установить, что архитектура национальных систем стратегического планирования обеспечения национальной безопасности в них основывается на совокупности взаимосвязанных мер, направленных на определение с учетом национальных интересов государств долгосрочных целей обеспечения национальной безопасности, путей и основных инструментов их достижения, в том числе с учетом прогнозных оценок в отношении выявленных угроз национальной безопасности.

В качестве общих для всех государств — членов ОДКБ основных направлений государственной политики в области стратегического планирования выступают:

- обеспечение полного и непрерывного цикла стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности (от разработки замысла и проектов таких документов до их реализации и отслеживания изменений);
- созданий условий использования в процессе аналитической работы всего арсенала возможностей гуманитарной науки и информационных технологий;

- внедрение функциональных подходов к организации мониторинга и контроля процессов стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности;
- создание и постоянное совершенствование правовых предписаний в области стратегического планирования;
- обеспечение эффективного использования научного и экспертного потенциала для повышения качества стратегического планирования.

В свою очередь реализация документов стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности большинства государств — членов ОДКБ предусматривает разработку и последовательное осуществление системы организационных, правовых, материально-технических и иных мер, направленных:

- на совершенствование структуры и деятельности органов государственной власти, развитие системы выявления, предупреждения и пресечения разведывательной и иной деструктивной деятельности специальных служб и организаций иностранных государств, наносящей ущерб интересам государства, актов терроризма, проявлений религиозного радикализма, национализма, сепаратизма, иных форм экстремизма, организованной преступности и других преступных посягательств на охраняемые законом ценности;
- создание механизмов предупреждения и нейтрализации социальных и межнациональных конфликтов, а также противодействия участию граждан в деятельности преступных и террористических организаций, в том числе за рубежом;
- усиление режима безопасного функционирования, повышение уровня антитеррористической защищенности критической инфраструктуры, в том числе объектов жизнеобеспечения населения, транспортной инфраструктуры, других критически важных и потенциально опасных объектов;
- совершенствование системы выявления и анализа угроз в информационной сфере, противодействия им, в том числе обеспечение безопасности объектов критической информационной инфраструктуры;
- повышение защищенности граждан и общества от деструктивного информационного воздействия со стороны экстремистских и террористических организаций, иностранных специальных служб и пропагандистских структур;
- комплексное развитие правоохранительных органов и специальных служб, укрепление социальных гарантий их сотрудникам, совершенствование научно-технической поддержки правоохранительной деятельности, принятие на вооружение и (или) на снабжение перспективных специальных средств и техники, развитие системы профессиональной подготовки специалистов в области обеспечения национальной безопасности.

В качестве основных задач стратегического планирования, как ключевого элемента государственного управления в сфере обеспечения национальной безопасности, в государствах Организации выделяются:

- координация государственного управления в сфере обеспечения национальной безопасности и мер бюджетной политики;
- определение внутренних и внешних условий, тенденций, ограничений, диспропорций, дисбалансов, возможностей, финансовых и иных ресурсов обеспечения национальной безопасности;
- определение приоритетов обеспечения национальной безопасности;
- выбор путей и способов достижения целей и решения задач обеспечения национальной безопасности, обеспечивающих наибольшую эффективность использования необходимых ресурсов;
- формирование и проведение комплекса мероприятий, обеспечивающих достижение целей и решение задач обеспечения национальной безопасности;
- определение ресурсов для достижения целей и решения задач обеспечения национальной безопасности;
- координация действий участников стратегического планирования и мероприятий, предусмотренных документами стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности, по срокам их реализации, ожидаемым результатам и параметрам ресурсного обеспечения;
- организация мониторинга и контроля реализации документов стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности;
- научно-методологическое, информационно-аналитическое, методическое, ресурсное и кадровое обеспечение стратегического планирования;
- создание условий, обеспечивающих участие научно-исследовательских, экспертных и образовательных организаций, институтов гражданского общества и граждан в процесс стратегического планирования.

Таким образом, в существующем виде национальные системы стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности в государствах — членах ОДКБ как объекты информационно-аналитического и методического обеспечения включают следующие элементы:

1) объекты информационно-аналитического и методического обеспечения — участники стратегического планирования (уполномоченные органы государственной власти), осуществляющие разработку, утверждение и реализацию документов стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности;

2) субъекты информационно-аналитического и методического обеспечения — специализированные информационно-аналитические подразделения органов государственной власти, а также научно-

исследовательские, экспертные и образовательные организации, осуществляющие научное, методическое, информационное и аналитическое сопровождение процесса стратегического планирования;

3) содержание информационно-аналитического и методического обеспечения — тематические информационные ресурсы, содержащие актуальную и достоверную информацию о ретроспективном, текущем и прогнозируемом состоянии и угрозах национальной безопасности, а также требования и рекомендации по разработке и корректировке документов стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности;

4) средства информационно-аналитического и методического обеспечения — используемые уполномоченными субъектами информационно-аналитического и методического обеспечения стратегического планирования информационные и информационно-телекоммуникационные системы.

Анализ современной архитектуры национальных систем стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности в государствах — членах ОДКБ позволяет утверждать, что *непосредственным объектом информационно-аналитического и методического обеспечения в этой области выступают* наиболее сложные и интеллектуально емкие управленческие решения, которые:

- требуют учета большого количества различных по уровню и характеру факторов и условий, косвенно или напрямую влияющих на возможность достижения цели управленческого решения;
- охватывают несколько различных (по характеру, уровню) направлений деятельности в сфере обеспечения национальной безопасности;
- предполагают задействование большого количества ресурсов (человеческих, временных, информационных, финансовых и др.) для их практической реализации.

Совокупность национальных систем стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности в государствах — членах ОДКБ образует правовую, концептуальную и организационные основы стратегического планирования в сфере обеспечения коллективной безопасности государств — членов ОДКБ, осуществляемого в целях реализации Договора о коллективной безопасности от 15 мая 1992 г. и Устава Организации Договора о коллективной безопасности от 7 октября 2002 г.

В условиях ускоренной цифровизации, стремительной модернизации информационных технологий и повсеместного накопления значительного массива информационных ресурсов и больших данных в сфере обеспечения национальной безопасности во всех государствах — членах ОДКБ возникла потребность в систематизации и структурировании информационно-аналитического обеспечения стратегического планирования в этой сфере [2, стр. 12; 3, стр. 43]. Ключевыми ориентирами при совершенствовании информационно-аналитического обеспечения стратегического пла-

нирования обеспечения национальной безопасности во всех государствах — членах ОДКБ должны выступать:

- переход от ситуативной отчетности к систематизированной аналитике;
- усиление предсказательной (прогнозной) составляющей аналитики;
- повышение прикладной значимости статистической и аналитической информации для подготовки и принятия управленческих решений в сфере обеспечения национальной безопасности.

При формировании конкретных *рекомендаций по совершенствованию информационно-аналитического обеспечения стратегического планирования в сфере национальной безопасности* в государствах — членах ОДКБ следует исходить из того, что такое обеспечение должно быть направлено на повышение качества стратегического управления, аналитическую поддержку процессов выработки и принятия управленческих решений, комплексный анализ и прогнозирование состояния национальной безопасности [8, стр. 74].

Основным назначением системы информационно-аналитического обеспечения в рассматриваемой сфере должно являться создание условий для своевременного и качественного обеспечения специалистов и руководства (должностных лиц) органов государственной власти, осуществляющих подготовку и (или) принятие управленческих решений в области стратегического планирования, актуальной и достоверной информацией, характеризующей обстановку в сфере обеспечения национальной и коллективной безопасности, по заданным параметрам в целях:

- своевременного выявления угроз национальной безопасности, выработки прогнозов развития обстановки в условиях их реализации;
- разработки (корректировки) мер по обеспечению национальной безопасности и оценки прогнозируемых результатов их реализации;
- оценки эффективности реализации мероприятий, предусмотренных документами стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности.

С учетом общемировых тенденций цифровизации всех сфер жизнедеятельности в целях информационного обеспечения стратегического планирования в государствах — членах ОДКБ требуется создание и развитие информационных систем стратегического планирования на основе распределенной информации, содержащейся в информационных ресурсах и системах органов государственной власти, данных официальной государственной статистики, сведений, необходимых для обеспечения поддержки принятия управленческих решений в сфере государственного управления[1; 6, стр. 47]. Создание и эксплуатация данных систем должны осуществляться с учетом требований национального законодательства о защите сведений, составляющих государственную тайну (государственных секретов), а также иной информации, распространение и (или) предоставление которой ограничено.

Функционирование таких систем должно обеспечивать решение таких задач, как:

- обеспечение регламентированного сбора, обработки, накопления и учета информации об обстановке в сфере обеспечения национальной безопасности;
- своевременное предоставление субъектам стратегического планирования в полном объеме конкретных, актуальных, достоверных и непротиворечивых сведений, необходимых для прогнозирования, целеполагания, планирования, программирования, моделирования, мониторинга и контроля реализации документов стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности;
- развитие технологических возможностей обработки больших объемов данных и подготовки на их основе обобщенных информационных и аналитических материалов, необходимых для выработки управленческих решений на различных уровнях государственного управления;
- оперативное информационное сопровождение стратегического управления;
- информационное обеспечение координации и синхронизации процессов стратегического планирования, в том числе согласованности документов стратегического планирования по целям, задачам, срокам реализации мероприятий и объемам ресурсного обеспечения;
- оценка ресурсной обеспеченности документов стратегического планирования и их мероприятий;
- анализ значений показателей, выявление рисков и причин недостижения целей, определенных документами стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности;
- моделирование последствий принятия управленческих решений, в том числе с использованием технологий искусственного интеллекта и методов математического моделирования;
- обеспечение информационной безопасности на уровне, предусматривающем возможность обмена информацией, в том числе информацией ограниченного доступа.

С учетом особенностей стратегического планирования как специального вида государственного управления в сфере обеспечения национальной безопасности в государствах — членах ОДКБ, наибольшее внимание при совершенствовании его информационно-аналитического обеспечения должно уделяться формированию и актуализации информационных ресурсов, характеризующих:

- состояние и тенденции изменения факторов и условий, способствующих развитию и реализации угроз национальной безопасности;
- выявленные и представляющие наибольшую опасность для личности, общества и государства внутренние и внешние угрозы безопасности в различных сферах жизнедеятельности, в том числе сведения о субъектах

внутренних и внешних угроз, формах, методах, масштабах их деятельности, степени и характере наносимого ущерба национальной безопасности;

- основные и вспомогательные объекты национальной безопасности, уровень их уязвимости и степень защищенности;
- прогнозы наиболее существенных тенденций развития обстановки в сфере обеспечения национальной безопасности в среднесрочном и долгосрочном периодах;
- качественные и количественные результаты реализации государственной политики в сфере обеспечения национальной безопасности (итоги реализации документов стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности);
- потенциал системы обеспечения национальной безопасности в текущих и прогнозируемых условиях (показатели и изменения в их количественных и качественных характеристиках).

Структурирование и актуализацию указанных информационных ресурсов целесообразно осуществлять в рамках общегосударственного мониторинга обстановки в сфере обеспечения национальной безопасности, что обеспечит возможность сопоставления характеристик данной обстановки применительно к различным сферам жизнедеятельности, административно-территориальным единицам государства, субъектам обеспечения национальной безопасности и временным интервалам [8, стр. 55].

В целях обеспечения эффективного использования ресурсов, выделяемых на создание информационных систем стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности, также необходимо определить перечень функциональных требований к таким системам, основными из которых могут выступать:

а) максимальное задействование возможностей существующих (функционирующих) государственных информационных систем и информационных ресурсов органов государственной власти, а также инфраструктуры, обеспечивающей их информационно-технологическое взаимодействие;

б) обеспечение совместимости информационных ресурсов и систем субъектов стратегического планирования (в том числе в иных сферах жизнедеятельности и государственной политики) на основе единых алгоритмов приема, обработки и отображения информации;

в) внедрение требований методического единства, выполнение которых обеспечивает использование унифицированной терминологической базы, классификации информации об обстановке в сфере обеспечения национальной безопасности, способов и форматов ее представления, показателей развития обстановки и способов их формирования (измерения);

г) унификация организационных правил и требований к получаемой (передаваемой) информации и форме ее предоставления;

д) подчинение информационной составляющей аналитической — процессы сбора, накопления, систематизации информации не должны иметь

самостоятельного значения, а должны осуществляться исключительно в интересах решения конкретных аналитических задач, обусловленных компетенцией субъектов стратегического планирования и принимаемыми ими управленческими решениями.

Для обеспечения полноценного функционирования информационных систем стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности в развитие общих правовых предписаний в этой области государствам — членам ОДКБ также требуется нормативно закрепить:

- порядок функционирования информационной системы стратегического планирования, требования к технологическим и лингвистическим средствам, в том числе требования к обеспечению автоматизации процессов сбора, обработки информации, и порядок информационного взаимодействия информационной системы стратегического планирования с иными информационными системами;
- правовой статус и полномочия администратора (оператора) информационной системы стратегического планирования (в лице органа государственной власти или государственной организации);
- регламент деятельности администратора (оператора) информационной системы стратегического планирования по ее созданию, эксплуатации и совершенствованию (развитию);
- правовой статус участников и пользователей информационной системы стратегического планирования;
- требования к участникам и пользователям информационной системы стратегического планирования, обладателям информации, содержащейся в ней, эксплуатации и ведению данной системы.

Ситуация в сфере коллективной безопасности на пространстве ОДКБ характеризуется количественным ростом и качественной трансформацией транснациональных угроз, в том числе совершенные извне попытки дестабилизации общественно-политической обстановки в государствах — членах ОДКБ, терроризм, незаконный оборот наркотиков, организованная преступность, угрозы в информационной сфере, в сфере миграционной безопасности и другие [5, стр. 36]. Совершенствование информационно-аналитического обеспечения стратегического планирования в сфере национальной безопасности в государствах — членах ОДКБ посредством создания и развития специализированных информационных систем на основе единого замысла, общих принципов и понятийного аппарата, унифицированных подходов и методик позволит сформировать централизованную (унифицированную) систему отчетности в сфере обеспечения национальной и коллективной безопасности, обеспечить сбор, хранение обработку информации, на основе которой будут осуществляться прогнозирование хода реализации документов стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности, моделирование развития ситуации, оценка рисков и угроз.

В свою очередь *методическое обеспечение стратегического планирования обеспечения национальной безопасности* должно быть направлено на формирование научно обоснованных подходов к развитию стратегического планирования, совершенствование методологии его организации и реализации, разработку и внедрение в практику стратегического планирования современных методов прогнозирования и моделирования [5, стр. 39]. Основной прикладной задачей методического обеспечения в рассматриваемой сфере является формирование единого представления у субъектов стратегического планирования о целях, задачах, принципах и требованиях к организации аналитической поддержки процессов подготовки и принятия управленческих решений в рассматриваемой сфере.

Организацию методического обеспечения стратегического планирования обеспечения национальной безопасности в государствах — членах ОДКБ целесообразно осуществлять в форме специализированных научных исследований (в том числе комплексных и междисциплинарных), направленных на научную и аналитическую проработку следующих вопросов.

1. Формирование единых исходных данных (их описание, формализация), используемых субъектами стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности, в том числе:

- определение и классификация основных понятий, применяемых в области стратегического планирования обеспечения национальной безопасности;
- определение типовых объектов обеспечения безопасности и их характеристик, подлежащих учету в процессе стратегического планирования обеспечения национальной безопасности;
- разработка перечней измеримых показателей и индикаторов, предназначенных для использования при мониторинге состояния национальной безопасности.

2. Разработка общих требований к организации и порядку осуществления мониторинга обстановки в сфере обеспечения национальной безопасности, включающих описание:

- принципов организации мониторинга обстановки в сфере обеспечения национальной и коллективной безопасности;
- групп событий и процессов, а также условий и факторов, способствующих возникновению и развитию угроз национальной безопасности;
- рубрикатора и состава сведений, подлежащих сбору, обобщению и анализу в процессе мониторинга обстановки в сфере обеспечения национальной безопасности;
- порядка сбора, обработки и представления информации в ходе мониторинга обстановки в сфере обеспечения национальной безопасности;
- основных характеристик, состава и направлений использования результатов мониторинга обстановки в сфере обеспечения национальной безопасности.

3. Разработка общих подходов к анализу, оценке, прогнозированию и моделированию ситуации в сфере обеспечения национальной безопасности и к методикам их проведения, в том числе:

- формирование унифицированных подходов к декомпозиции угроз национальной безопасности на составные элементы и объекты анализа и прогноза;
- разработка методик анализа и оценки угроз национальной безопасности и угрозообразующих факторов;
- разработка методологии расчетов измеримых показателей состояния национальной безопасности, их целевых и предельно допустимых (критических) значений.

4. Разработка подходов к порядку использования результатов мониторинга обстановки в сфере обеспечения национальной безопасности в деятельности субъектов стратегического планирования, в том числе:

- определение и классификация типовых управленческих решений, принимаемых в процессе стратегического планирования обеспечения национальной безопасности;
- разработка порядка и механизмов использования информации по результатам мониторинга обстановки в сфере обеспечения национальной безопасности при выработке и принятии управленческих решений субъектами стратегического планирования.

5. Разработка принципов формирования единого цифрового информационного пространства в интересах стратегического управления обеспечением национальной безопасности на основе совершенствования управления информационными потоками, повышения эффективности использования распределенной информации, содержащейся в государственных и негосударственных информационных системах, в том числе:

- обоснование и описание назначения и задач информационной системы стратегического планирования, а также принципов ее формирования и функционирования;
- обоснование и описание основных подходов к построению информационной системы стратегического планирования, а также этапов ее формирования;
- разработка предложений по структуре информационной системы стратегического планирования, а также порядку развертывания специального программного обеспечения и аппаратно-программных комплексов, составляющих техническую основу системы и предназначенных для ее функционирования.

6. Разработка единой системы средств, правил и приемов подготовки документов стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности, в том числе требований к языку и лингвистическим конструкциям, содержанию и структуре в зависимости от вида документа, логике построения, оформления отсылок к другим документам.

7. Совершенствование правового регулирования вопросов, связанных с организацией и осуществлением стратегического планирования в сфере обеспечения национальной безопасности, в том числе по направлениям его обеспечения:

- информационно-аналитического;
- информационно-технологического;
- методического;
- кадрового и образовательного.

Одной из самых важных и сложных задач стратегического планирования в рассматриваемой сфере на долгосрочную перспективу, в наибольшей степени требующих методического обоснования, является разработка системы определения целей, направлений и задач обеспечения национальной безопасности в долгосрочной перспективе [3, стр. 26]. Правильное определение целей, направлений и задач развития систем обеспечения национальной безопасности и их эффективная реализация обеспечивает способность систем обеспечения национальной безопасности заблаговременно и адекватно реагировать на изменения социально-политической ситуации, реализовывать упреждающее противодействие угрозам безопасности личности, общества и государства [7, стр. 17].

Исходя из этого ключевым направлением совершенствования методического обеспечения стратегического планирования обеспечения национальной безопасности в государствах — членах ОДКБ является развитие теории и методологии долгосрочного прогнозирования в сфере обеспечения национальной безопасности, а также обеспечение внедрения в практику деятельности субъектов стратегического планирования современных технологий и инструментов, обеспечивающих точное и достоверное:

- описание перспективных характеристик обстановки в сфере обеспечения национальной безопасности;
- обоснование изменений в системе целей, направлений и задач деятельности субъектов обеспечения национальной безопасности в долгосрочной перспективе;
- определение целей, задач и направлений стратегического планирования обеспечения национальной безопасности.

Одним из наиболее перспективных инструментов, способных значительно повысить скорость и эффективность решения задач долгосрочного прогнозирования в сфере обеспечения национальной безопасности являются технологии искусственного интеллекта, использование которых создает дополнительные, ранее недоступные возможности получения качественных и достоверных результатов, пригодных для использования в процессе стратегического планирования.

Как показали результаты проведенного анализа, одним из наиболее эффективных способов создания необходимых условий последующего совершенствования правовой регламентации информационно-аналитического и методического обеспечения стратегического планиро-

вания в сфере национальной и коллективной безопасности в государствах — членах ОДКБ является разработка специализированного модельного акта в форме рекомендаций.

Разработка данного акта уже ведется специалистами ведущих российских научных и образовательных организаций и направлена:

- на уточнение терминологического аппарата, используемого в области организации информационно-аналитического и методического обеспечения стратегического планирования обеспечения национальной и коллективной безопасности;
- определение характеристик стратегического планирования обеспечения национальной и коллективной безопасности в государствах — членах ОДКБ как объекта информационно-аналитического и методического обеспечения;
- формирование унифицированного подхода к организации, правовому регулированию и направлениям развития информационно-аналитического и методического обеспечения стратегического планирования обеспечения национальной и коллективной безопасности в государствах — членах ОДКБ.

В рамках реализации п. 11 Программы деятельности Парламентской Ассамблеи Организации Договора о коллективной безопасности по сближению и гармонизации национального законодательства государств — членов ОДКБ на 2026—2030 годы головным разработчиком проекта Рекомендаций по совершенствованию информационно-аналитического и методического обеспечения стратегического планирования обеспечения национальной и коллективной безопасности в государствах — членах ОДКБ выступает ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации».

К настоящему времени проект указанных Рекомендаций уже прошел экспертную оценку в национальных парламентах и заинтересованных органах государственной власти и организаций Республики Беларусь, Республики Казахстан, Кыргызской Республики, Российской Федерации, Республики Таджикистан и планируется к принятию в 2026 г.

Представляется, что согласованные действия государств — членов ОДКБ по развитию теории, методологии и технологий информационно-аналитического и методического обеспечения стратегического планирования обеспечения национальной безопасности создадут необходимые условия дальнейшего поступательного развития сотрудничества в сфере коллективной безопасности на пространстве ОДКБ, направленного на обеспечение надежной защиты их национальных интересов.

Список источников

1. Беляевская-Плотник, Л. А. Цифровые платформенные решения в системе стратегического планирования Российской Федерации / Л. А. Беляевская-Плотник

// Научные исследования и разработки. Экономика. — 2023. — № 1. — С. 67—72. URL: https://doi.org/10.12737/2587-9111-2023-11-1-67-72.
2. Демидова, А. А. Информационно-аналитические системы поддержки принятия решений в органах государственной власти и местного самоуправления. Основы проектирования и внедрения : учебное пособие / А. А. Демидов, Ю. Н. Захаров. — Санкт-Петербург : НИУ ИТМО, 2012.
3. Знаменский, Д. Ю. Информационно-аналитические системы и технологии в государственном и муниципальном управлении : учебное пособие / Д. Ю. Знаменский, А. С. Сибиряев. — Санкт-Петербург : ИЦ Интермедия, 2016.
4. Колесник, А. А. О совершенствовании методических основ модельного законотворчества в ОДКБ / А. А. Колесник // Право. Безопасность. Чрезвычайные ситуации. — 2022. — № 1 (54). — С. 40—49.
5. Колесник, А. А. О приоритетных направлениях и задачах модельного законотворчества в Организации Договора о коллективной безопасности на 2025—2030 гг. / А. А. Колесник // Право. Безопасность. Чрезвычайные ситуации. — 2024. — № 3 (64). — С. 30—38.
6. Липина, С. А. Принципы формирования системы цифровой отчетности о реализации документов стратегического планирования / С. А. Липина, Н. Ю. Сорокина, Л. А. Беляевская-Плотник, Л. К. Бочарова // Инновации. — 2018. — № 4. — С. 43—48.
7. Современный стратегический анализ : учебное пособие / Е. Ю. Кузнецова [и др.] ; под общей редакцией Е. Ю. Кузнецовой. — Екатеринбург, 2016.
8. Стратегическое управление в сфере национальной безопасности России: планирование и прогнозирование: материалы Третьей Всероссийской научно-практической конференции (Москва, 22 мая 2015 г.) / под общей ред. А. В. Шевченко. — Москва : Проспект, 2016.

References

1. Belyayevskaya-Plotnik, L. A. Tsifrovyye platformennyye resheniya v sisteme strategicheskogo planirovaniya Rossiyskoy Federatsii [Digital platform solutions in the strategic planning system of the Russian Federation] / L. A. Belyayevskaya-Plotnik // Nauchnyye issledovaniya i razrabotki. Ekonomika. — 2023. — № 1. — S. 67—72. URL: https://doi.org/10.12737/2587-9111-2023-11-1-67-72.
2. Demidova, A. A. Informatsionno-analiticheskiye sistemy podderzhki prinyatiya resheniy v organakh gosudarstvennoy vlasti i mestnogo samoupravleniya. Osnovy proyektirovaniya i vnedreniya: uchebnoye posobiye [Information and analytical decision support systems in state and local government bodies: fundamentals of design and implementation] / A. A. Demidov, YU. N. Zakharov. — Sankt-Peterburg: NIU ITMO, 2012.
3. Znamenskiy, D. YU. Informatsionno-analiticheskiye sistemy i tekhnologii v gosudarstvennom i munitsipal'nom upravlenii: uchebnoye posobiye [Information and analytical systems and technologies in state and municipal administration] / D. YU. Znamenskiy, A. S. Sibiryayev. — Sankt-Peterburg: ITS Intermediya, 2016.
4. Kolesnik, A. A. O sovershenstvovanii metodicheskikh osnov model'nogo zakonotvorchestva v ODKB [On improving the methodological foundations of model law-making within the CSTO] / A. A. Kolesnik // Pravo. Bezopasnost'. Chrezvychaynyye situatsii. — 2022. — № 1 (54). — S. 40—49.
5. Kolesnik, A. A. O prioritetnykh napravleniyakh i zadachakh model'nogo zakonotvorchestva v Organizatsii Dogovora o kollektivnoy bezopasnosti na 2025—2030 gg. [On priority areas and tasks of model law-making in the Collective Security

Treaty Organization for 2025–2030] / A. A. Kolesnik // Pravo. Bezopasnost'. Chrezvychaynyye situatsii. — 2024. — № 3 (64). — S. 30—38.
6. Lipina, S. A. Printsipy formirovaniya sistemy tsifrovoy otchetnosti o realizatsii dokumentov strategicheskogo planirovaniya [Principles of establishing a digital reporting system for the implementation of strategic planning documents] / S. A. Lipina, N. YU. Sorokina, L. A. Belyayevskaya-Plotnik, L. K. Bocharova // Innovatsii. — 2018. — № 4. — S. 43—48.
7. Sovremennyy strategicheskiy analiz: uchebnoye posobiye [Modern Strategic Analysis] / Ye. YU. Kuznetsova [i dr.]; pod obshchey redaktsiyey Ye. YU. Kuznetsovoy. — Yekaterinburg, 2016.
8. Strategicheskoye upravleniye v sfere natsional'noy bezopasnosti Rossii: planirovaniye i prognozirovaniye: materialy Tret'yey Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii (Moskva, 22 maya 2015 g.) [Strategic management in the sphere of Russia’s national security: planning and forecasting] / pod obshchey red. A. V. Shevchenko. — Moskva: Prospekt, 2016.

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 111–121.
Transport law and security. 2026; (3(59)):111–121.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 342
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-09

Концепция федерального закона «Об общественной безопасности в Российской Федерации»: необходимость, место в системе законодательства и научно-методологические основы

Колоткина Оксана Анатольевна,
кандидат юридических наук, доцент,
Уральский государственный экономический университет,
старший научный сотрудник
Центра исследования проблем безопасности
Российской академии наук,
Екатеринбург, Москва, Россия

ORCID: https://orcid.org/0000-0002-2587-5378
РИНЦ SPIN-код: 2141-6622, AuthorID: 739025

Аннотация. В статье обосновывается необходимость принятия федерального закона «Об общественной безопасности в Российской Федерации». Показано, что действующее правовое регулирование носит фрагментарный характер, срок действия Концепции общественной безопасности в Российской Федерации 2013 г. фактически истек, а системообразующий законодательный акт в данной сфере отсутствует. Проанализированы позиции ученых относительно необходимости принятия данного закона, а также основные направления научных дискуссий о понятийно-категориальном аппарате и форме его закрепления. Предложена авторская концепция федерального закона, включающая легализацию устойчивых по своему содержанию понятий общественной безопасности, рамочный характер закона с элементами прямого действия, координационный механизм на базе Совета Безопасности РФ, интеграцию негосударственных субъектов обеспечения общественной безопасности, противодействие цифровым вызовам и угрозам, региональное измерение и структуру закона. Сформулированы выводы о необходимости разработки и дальнейшего принятия данного законодательного акта.

Ключевые слова: общественная безопасность; концепция федерального закона; понятийно-категориальный аппарат; рамочный закон; цифровые вызовы и угрозы общественной безопасности.

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

Для цитирования: Колоткина О. А. Концепция федерального закона «Об общественной безопасности в Российской Федерации»: необходимость, место в системе законодательства и научно-методологические основы // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 111–121. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-09.

Original article

Concept of the Federal Law “On Public Security in the Russian Federation”: necessity, place in the legislation, and scientific-methodological foundations

Oksana An. Kolotkina,
Candidate of Law, Associate Professor,
Ural State University of Economics,
Senior Researcher of the
Security Problems Studies Center of RAS,
Ekaterinburg, Moscow, Russia

Abstract. The current paper has substantiated the necessity to adopt a federal law “On Public Security in the Russian Federation”. There has been shown that the current legal regulation is fragmentary in nature, the valid period of the 2013 Concept of Public Security in the Russian Federation has effectively expired, and there is no foundational legislative act in this sphere. There have been analyzed the views of scholars regarding the necessity of enacting this law, as well as the main issues of academic debate concerning its conceptual and categorical framework and the form of its legislative embodiment. There has been proposed an original concept of a federal law, including legalization of robust concepts of public security; a framework law with the elements of direct applicability; a coordination mechanism based on the Security Council of the Russian Federation; the integration of non-state actors into public security enforcement; measures to counter digital challenges and threats; and regional dimension and structure of law. There have been made the conclusions regarding the necessity to develop and subsequently adopt this legislative act.

Keywords: public security; concept of a federal law; conceptual and categorical framework; framework law; digital challenges and threats to public security.

The current paper has been prepared as part of the implementation of the state assignment “Comprehensive study of public security issues as a strategic priority of national security of the Russian Federation (FFFZ-2025-0001)”.

For citation: Kolotkina O. A. Concept of the Federal Law “On Public Security in the Russian Federation”: necessity, place in the legislation, and scientific-methodological foundations // Transport law and security. 2026; (3(59)):111–121.

© Колоткина О. А., 2026

В условиях роста геополитической напряженности, гибридных угроз, цифровизации общественных отношений состояние общественной безопасности в Российской Федерации претерпевает существенные изменения, что актуализирует необходимость пересмотра подходов к ее правовому обеспечению. Несмотря на то что общественная безопасность закреп-

лена в качестве стратегического национального приоритета в Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 (далее — Стратегия 2021), ее правовой фундамент остается фрагментарным.

Концепция общественной безопасности в Российской Федерации, утвержденная Президентом РФ 14 ноября 2013 г. № Пр-2685 (далее — Концепция 2013), предусматривала двухэтапный план реализации: на первом этапе (2013—2016) предполагались разработка и принятие законодательных и иных нормативных правовых актов, а также корректировка региональных и муниципальных программ; на втором этапе (2017—2020) планировались принятие комплексных целевых программ, включая федеральные, региональные и отраслевые, а также обобщение правоприменительной практики. Однако ни один из этих пунктов не был реализован в полном объеме: ключевые законодательные и иные нормативные правовые акты в сфере обеспечения общественной безопасности так и не были приняты, а предусмотренные мероприятия выполнены лишь частично. Более того, после фактического истечения срока действия Концепции в 2020 г. новый документ стратегического планирования, определяющий государственную политику в области общественной безопасности, разработан не был. Попытки пролонгации Концепции до 2030 г., а также ее обновленной версии в 2020 г. не увенчались успехом. Такое положение дел, в частности связанное с прекращением работы над концептуальным документом, создает риск утраты накопленного понятийного аппарата и доктринальных наработок в сфере общественной безопасности [1].

Анализ действующего законодательства свидетельствует о серьезном дисбалансе: приоритет, закрепленный на высшем стратегическом уровне, не обеспечен базовым отраслевым законом. Отдельные федеральные законы и законы РФ (от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», от 25 июля 2002 г. № 114-ФЗ «О противодействии экстремистской деятельности», от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», от 11 марта 1992 г. № 2487-1 «О частной охранной деятельности» и др.) регулируют отдельные функциональные сегменты, но не создают целостной системы обеспечения общественной безопасностью. По факту остаются не урегулированными вопросы разграничения полномочий между федеральным центром и регионами, правового статуса негосударственных субъектов общественной безопасности. Кроме того, современные вызовы, связанные с цифровизацией (кибертерроризм, киберэкстремизм, распространение деструктивного контента в сети «Интернет»), требуют адекватного правового реагирования, невозможного без системного законодательного акта. Таким образом, разработка и принятие специализированного федерального закона «Об общественной безопасности в Российской Федерации» является не просто научной дискуссией, а приоритетной задачей государственного управления.

Целью настоящего исследования является научное обоснование необходимости принятия федерального закона «Об общественной безопасности в Российской Федерации», а также разработка концептуальных положений его структуры и содержания.

Проблема отсутствия системообразующего законодательного акта в сфере обеспечения общественной безопасности активно обсуждается в научной современной литературе. Анализ публикаций позволяет выделить несколько ключевых направлений научной дискуссии в части рассматриваемой темы.

Первое направление связано с констатацией терминологической разбалансированности понятийно-категориального аппарата общественной безопасности, а также с дискуссией относительно того, в каком нормативном правовом акте — документе стратегического планирования или профильном федеральном законе — такой аппарат должен быть закреплен. Профессор А. М. Воронов отмечает отсутствие единой системы базовых понятий безопасности в действующем законодательстве [1, стр. 20]. Исследователь С. И. Гирько констатирует, что дефиниции, закрепленные в Концепции 2013 («общественная безопасность», «угроза общественной безопасности» и др.), не воспроизведены в ни в Стратегии 2021, ни в иных нормативных правовых актах [3]. Т. Т. Пронин указывает на утрату концептуального закрепления дефиниций и противоречивость категорий общественной безопасности в региональном законодательстве [4, стр. 131—132].

В целом можно согласиться с позицией указанных авторов о необходимости унификации и легального закрепления понятийного аппарата общественной безопасности. Однако вопрос о том, где целесообразно закреплять данный понятийно-категориальный аппарат общественной безопасности — в профильном законе или документе стратегического планирования, — остается дискуссионным. В связи с этим заслуживает внимание точка зрения, согласно которой закрепление базовых дефиниций общественной безопасности должно осуществляться не в законодательном акте, а в профильном документе стратегического планирования, например, в новой концепции общественной безопасности. Такой подход, по мнению его сторонников, позволит более гибко и оперативно корректировать содержание понятий с учетом трансформации вызовов и угроз, сохраняя при этом преемственность с уже существующим понятийным аппаратом, апробированным в Концепции 2013.

Второе направление научной дискуссии обосновывает необходимость перехода от концептуального к законодательному уровню регулирования. Так, по мнению С. И. Гирько: «институализация общественной безопасности в настоящее время переросла концептуальный уровень. На смену правовой регламентации положений общественной безопасности должно прийти нормативно-правовое закрепление, связанное с разработкой и принятием специального законодательного акта федерального уровня —

федерального закона «Об общественной безопасности в Российской Федерации» [1, стр. 37]. Аналогичная позиция озвучена и А. М. Вороновым, который справедливо констатирует необходимость и своевременность принятия профильного законодательного акта в сфере обеспечения общественной безопасности, подчеркивая, что разработка и принятие закона об общественной безопасности — это вопрос времени [2, стр. 19, 21].

Третье направление связано с критикой «фрагментарного позитивизма» — наличия множества отраслевых федеральных законов («О полиции», «О противодействии экстремисткой деятельности» и др.), которые не подчинены единому профильному законодательному акту в сфере обеспечения общественной безопасности. В специальной литературе высказывается позиция, согласно которой законодательная власть до настоящего времени не проработала системного подхода, а ведомственные правовые акты, принимаемые в отсутствие единого профильного закона, приводят к разрозненности и отсутствию единства правовых норм в сфере обеспечения общественной безопасности [5].

Таким образом, проблемы действующих федеральных законов в сфере обеспечения общественной безопасности можно представить в систематизированном виде следующим образом. Федеральный закон «О полиции» регулирует полномочия полиции и применение мер принуждения, но не определяет статус иных сил (Росгвардии, частных охранных предприятий (далее — ЧОП), народных дружин) при совместных действиях и не устанавливает критерии эффективности общественной безопасности. Федеральный закон «О противодействии экстремисткой деятельности» направлен на борьбу с экстремизмом как уголовно-правовым явлением, но не охватывает профилактику бытовых и межнациональных конфликтов на ранней стадии, а также не регулирует цифровые формы экстремизма. Закон РФ «О частной детективной и охранной деятельности» регулирует деятельность ЧОП по защите имущества, но не определяет их участия в обеспечении общественной безопасности и взаимодействие с МВД России и Росгвардией. Аналогичная ситуация — отсутствие системной привязки к единым целям и критериям общественной безопасности — характерна и для иных отраслевых законов, действующих в данной сфере.

Четвертое направление исследований акцентирует внимание на новых вызовах, связанных с процессами цифровизации. В. М. Шеншин констатирует, что противодействие цифровому экстремизму и терроризму является одной из наиболее значимых государственных задач, однако ее решение затруднено множеством проблем: трудности блокировки экстремистских ресурсов, использующих анонимные программы (*VPN*), длительность процедуры признания контента экстремистским и т.д. [6] Указанные проблемы, имеющие ярко выраженный межведомственный характер, не могут быть эффективно урегулированы в рамках действующего отраслевого законодательства, поскольку отсутствует единый системный подход к противодействию цифровым вызовам и угрозам. Представляется, что реше-

ние данных вопросов требует закрепления на уровне профильного федерального закона «Об общественной безопасности в Российской Федерации» единых принципов мониторинга, оперативной блокировки деструктивного контента и международного сотрудничества в цифровой среде.

Обобщая выводы проанализированных научных работ, представляется возможным предложить научно обоснованную концепцию федерального закона «Об общественной безопасности в Российской Федерации» (далее — Концепция закона об общественной безопасности) — документ, определяющий логику, структуру и пределы будущего закона. Как отмечает А. М. Воронин, методологической основой разработки такого закона должна стать *инструментальная концепция права*, в рамках которой право понимается как инструмент социального регулирования и внешнего воздействия, играющий ключевую роль в выстраивании архитектоники безопасности. К числу основных инструментов, подлежащих задействованию в таком законе, исследователь относит: теоретико-правовые, организационно-управленческие, информационно-правовые, коммуникативные элементы [2, стр. 21—22].

Автор настоящей статьи считает целесообразным дополнить данный перечень еще двумя инструментальными блоками: а) *прогностическим инструментарием*, включающим механизм долгосрочного прогнозирования вызовов и угроз общественной безопасности на основе больших данных и искусственного интеллекта, и б) *компенсаторно-восстановительным механизмом*, предусматривающим правовые и организационные формы возмещения ущерба гражданам, пострадавшим от нарушения их прав и свобод в сфере обеспечения общественной безопасности, включая механизмы досудебной компенсации.

Содержательные элементы концепции федерального закона «Об общественной безопасности»

Первым и наиболее важным элементом Концепции закона об общественной безопасности является *легализация понятийно-категориального аппарата*. В отсутствии действующей Концепции общественной безопасности как документа стратегического планирования, определяющего государственную политику в данной сфере, федеральный закон «Об общественной безопасности в Российской Федерации» должен взять на себя функцию нормативного закрепления наиболее устойчивых по своему содержанию понятий — «общественная безопасность», «вызовы и угрозы общественной безопасности», «система обеспечения общественной безопасности» и др. В случае принятия нового документа стратегического планирования в сфере общественной безопасности (концепции или стратегии) наиболее устойчивые, базовые дефиниции, не подверженные частым содержательным изменениям, целесообразно сохранить в федеральном законе, обеспечивая тем самым стабильность правового регулирования. Другие же понятия, отличающиеся большей динамичностью либо обусловленные появлением новых вызовов и угроз (например, «цифровая

(кибер) угроза общественной безопасности», «деструктивный контент», «методы мониторинга состояния общественной безопасности», «показатели состояния общественной безопасности», «трансграничные угрозы общественной безопасности» и др.), должны закрепляться в специальном документе стратегического планирования, что позволит оперативно корректировать их содержание с учетом трансформации общественных отношений, развития технологий и изменения характера угроз без необходимости внесения изменения в законодательный акт.

Вторым элементом Концепции закона об общественной безопасности является определение *соотношения нового закона с действующими отраслевыми нормативными правовыми актами*. Новый закон должен носить рамочный характер, устанавливая общие принципы, систему субъектов и механизмы координации. В отличие от традиционного понимания рамочного закона как документа преимущественно декларативного характера, представляется возможным наделить его элементами прямого регулятивного действия. Речь может идти, в частности, о закреплении в таком законе минимальных стандартов общественной безопасности, которые были обязательны для всех отраслевых актов, а также об определении порядка межведомственной координации, предусматривающего возможность принятия обязательных для исполнения решений.

Третьим элементом Концепции закона об общественной безопасности является закрепление *субъектного состава и иерархии сил обеспечения общественной безопасности*. В связи с этим представляется целесообразным обратить внимание на положения Конституции РФ, в которые в 2020 г. были внесены изменения. Так, в п. «д.1» ст. 83 Конституции РФ закреплено, что Президент РФ назначает на должность руководителей федеральных органов исполнительной власти, ведающих вопросами общественной безопасности. Указанная конституционная новелла свидетельствует о признании на высшем уровне необходимости выделения общественной безопасности в качестве самостоятельного направления государственной деятельности.

Развивая данный конституционный импульс, можно предположить, что эффективная реализация полномочий федерального органа исполнительной власти в сфере общественной безопасности потребует создания дополнительного координационного механизма. В связи с этим предлагается рассмотреть возможность формирования на базе Совета Безопасности Российской Федерации постоянно действующего координационного органа — федерального комитета по общественной безопасности. Такой комитет, на наш взгляд, мог бы объединить представителей всех заинтересованных ведомств, а также, возможно, негосударственных субъектов, с наделенным правом оперативного принятия решений в кризисных ситуациях, что позволило бы минимизировать длительные межведомственные согласования. При этом сам федеральный орган исполнительной власти, предусмотренный Конституцией РФ, мог бы выполнять функции исполни-

тельного аппарата данного комитета либо выступать в качестве самостоятельного субъекта, действующего в рамках утвержденной координационной структуры.

Четвертым элементом Концепции закона об общественной безопасности является разработка *механизмов интеграции негосударственных субъектов* в единую систему обеспечения общественной безопасности. В связи с этим представляется возможным рассмотреть введение института аккредитации для негосударственных субъектов, участвующих в обеспечении общественной безопасности, с выдачей соответствующих сертификатов или лицензий, а также создание единого публичного реестра таких субъектов. Речь идет, в частности, о ЧОП, народных дружинах, казачьих обществах, добровольческих (волонтерских) формированиях и др. Представляется целесообразным также предусмотреть меры стимулирования (например, налоговые льготы или компенсации затрат) для указанных организаций и граждан, активно вовлеченных в деятельность по обеспечению общественной безопасности.

Для каждого из указанных негосударственных субъектов обеспечения общественной безопасности представляется целесообразным предусмотреть следующие правовые механизмы:

— ЧОП — закрепить право на участие в охране общественного порядка (а не только имущества), определив порядок их взаимодействия с МВД России и Росгвардией, а также предусмотрев страхование их ответственности;

— народные дружинники — расширить полномочия, обеспечив их средствами связи и индивидуальной защиты, а также ввести обязательное страхование жизни и здоровья;

— казачьи общества — закрепить их правовой статус в качестве субъекта общественной безопасности;

— волонтеры — законодательно уточнить правовой статус и порядок взаимодействия с МЧС и МВД России при ликвидации чрезвычайных ситуациях.

Пятым элементом Концепции закона об общественной безопасности является создание правовых *механизмов противодействия цифровым вызовам и угрозам*. В связи с этим представляется возможным предусмотреть создание государственной системы мониторинга состояния общественной безопасности с использованием автоматизированных средств выявления экстремистского и террористического контента. Дополнительно можно было бы рассмотреть вопрос о закреплении в законе положения о создании специализированного центра мониторинга цифровых угроз общественной безопасности (например, на базе МВД России или Росгвардии) с функциями оперативного реагирования.

Шестым элементом Концепции закона об общественной безопасности является учет *регионального измерения общественной безопасности*. В связи с этим можно говорить о необходимости четкого разграничения

полномочий между федеральным центром и субъектами РФ. Одним из возможных решений могла бы стать разработка типовой региональной программы обеспечения общественной безопасности, утверждаемой федеральным органом, что позволило бы унифицировать подходы в субъектах РФ с учетом их специфики [4]. Кроме того, заслуживает внимание идея введения института уполномоченных по общественной безопасности в субъектах РФ — должностных лиц, ответственных за координацию всех сил и средств в регионе и наделенных правом прямого обращения к Президенту РФ в случае возникновения кризисной ситуации. Представляется также важным предусмотреть механизмы финансового обеспечения региональных программ (включая субвенции из федерального бюджета).

Седьмым элементом Концепции закона об общественной безопасности является определение структуры будущего федерального закона. В общем виде она могла бы включать следующие главы:

– глава 1. Общие положения;
– глава 2. Система обеспечения общественной безопасности;
– глава 3. Полномочия федеральных органов государственной власти;
– глава 4. Полномочия органов власти субъектов Российской Федерации;
– глава 5. Участие негосударственных субъектов;
– глава 6. Противодействие цифровым угрозам общественной безопасности;
– глава 7. Режимы общественной безопасности;
– глава 8. Финансовое и ресурсное обеспечение общественной безопасности;
– глава 9. Ответственность за нарушения законодательства об общественной безопасности;
– глава 10. Порядок обжалования действий (бездействия) субъектов обеспечения общественной безопасности;
– глава 11. Заключительные положения.

Таким образом, изложенные содержательные элементы Концепции федерального закона «Об общественной безопасности в Российской Федерации» представляют собой систему взаимосвязанных положений, охватывающих понятийно-категориальный аппарат, соотношение с отраслевыми актами, субъектный состав, противодействие цифровым вызовам и угрозам, региональное измерение и структуру будущего закона. В совокупности они образуют научно обоснованную основу для последующей законотворческой работы в сфере обеспечения общественной безопасности.

Таким образом, проведенный анализ позволяет сформулировать следующие выводы.

1. Необходимость принятия федерального закона «Об общественной безопасности в Российской Федерации» обусловлена системным дефектом действующего правового регулирования: отсутствием базового отраслевого акта, фрагментарностью отраслевых законов, фактической утратой

актуальности Концепции 2013, а также наличием конституционной новеллы (п. «д.1» ст. 83 Конституции РФ), требующей законодательной реализации.

2. Место нового закона в системе законодательства определяется его рамочным характером: он должен устанавливать общие принципы, понятийно-категориальный аппарат в части устойчивых по своему содержанию категорий общественной безопасности и механизмы координации, тогда как отраслевые законы сохранят регулирование в конкретных сферах. При этом предлагается наделить закон элементами прямого действия, включая минимальные стандарты общественной безопасности и обязательный порядок межведомственной координации.

3. Научно-методологической основой разработки концепции закона выступает инструментальная концепция права, дополненная прогностическим инструментарием (долгосрочное прогнозирование вызовов и угроз на основе больших данных и искусственного интеллекта) и компенсаторно-восстановительным механизмом (досудебное возмещение ущерба гражданам, пострадавшим от нарушения их прав в сфере общественной безопасности).

4. В рамках исследования обоснованы ключевые содержательные элементы концепции федерального закона, выбор которых продиктован необходимостью устранения выявленных правовых пробелов и учета современных вызовов. К числу таких элементов отнесены: понятийно-категориальный аппарат (с дифференциацией уровней его закрепления), механизмы координации деятельности субъектов обеспечения общественной безопасности, правовые формы интеграции негосударственных участников, инструменты противодействиях цифровым угрозам, а также региональная составляющая и структура федерального закона «Об общественной безопасности в Российской Федерации».

Именно данные направления, как показал анализ научной литературы и действующего законодательства, в наибольшей степени нуждаются в системной правовой регламентации и не могут быть эффективно урегулированы в рамках существующего отраслевого законодательства. В совокупности предложенные элементы образуют научно обоснованную основу для последующей законотворческой работы.

Список источников

1. Гирько, С. И. Реальные шаги к институализации общественной безопасности Российской Федерации / С. И. Гирько // Научный портал МВД России. — 2025. — № 1 (69). — С. 33—40.
2. Воронов, А. М. Терминологический категориальный ряд теории безопасности: современные подходы / А. М. Воронов // Научный портал МВД России. — 2025. — № 4 (72). — С. 19—27.
3. Гирько, С. И. Понятийный аппарат общественной безопасности — перспективы сохранения доктринальных позиций / С. И. Гирько // Научный портал МВД России. — 2023. — № 4 (64). — С. 19—27.

4. Пронин, Т. Т. Общественная безопасность: проблемы определения понятийного аппарата / Т. Т. Пронин // Аграрное и земельное право. — 2025. — № 9. — С. 131—133.
5. Манкиева, А. В. Правовые основы и проблемы обеспечения национальной безопасности в современной России / А. В. Манкиева, И. Г. Воропаев, С. Р. Решетняк // Социально-политические науки. — 2022. — Том. 12. — № 4. — С. 188—194.

References

1. Gir'ko, S. I. Real'nyye shagi k institualizatsii obshchestvennoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Concrete steps toward the institutionalization of public security in the Russian Federation] / S. I. Gir'ko // Nauchnyy portal MVD Rossii. — 2025. — № 1 (69). — S. 33—40.
2. Voronov, A. M. Terminologicheskiy kategorial'nyy ryad teorii bezopasnosti: sovremennyye podkhody [The terminological and categorical framework of security theory: modern approaches] / A. M. Voronov // Nauchnyy portal MVD Rossii. — 2025. — № 4 (72). — S. 19—27.
3. Gir'ko, S. I. Ponyatiynyy apparat obshchestvennoy bezopasnosti — perspektivy sokhraneniya doktrinal'nykh pozitsiy [The conceptual framework of public security: prospects for preserving doctrinal positions] / S. I. Gir'ko // Nauchnyy portal MVD Rossii. — 2023. — № 4 (64). — S. 19—27.
4. Pronin, T. T. Obshchestvennaya bezopasnost': problemy opredeleniya ponyatiynogo apparata [Public security: challenges in defining the conceptual framework] / T. T. Pronin // Agrarnoye i zemel'noye pravo. — 2025. — № 9. — S. 131—133.
5. Mankiyeva, A. V. Pravovyye osnovy i problemy obespecheniya natsional'noy bezopasnosti v sovremennoy Rossii [Legal foundations and challenges of ensuring national security in modern Russia] / A. V. Mankiyeva, I. G. Voropayev, S. R. Reshetnyak // Sotsial'no-politicheskiye nauki. — 2022. — Tom. 12. — № 4. — S. 188—194.

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 122—135.
Transport law and security. 2026; (3(59)):122—135.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 342.5
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-10

Опережающее правотворчество в субъектах Российской Федерации в сфере обеспечения региональной безопасности

Пронин Тимофей Тимурович,
научный сотрудник Центра исследования проблем безопасности
Российской академии наук,
Москва, Россия

ORCID: https://orcid.org/0000-0003-0664-220X
РИНЦ SPIN-код: 7329-1193, AuthorID: 1269049

Аннотация. Статья посвящена опережающему правотворчеству в субъектах РФ по предметам совместного ведения Российской Федерации и субъектов РФ. Были проанализированы законы субъектов РФ, принятые в опережающем порядке в рамках отдельных направлений обеспечения общественной безопасности, таких как обеспечение пожарной безопасности, профилактика правонарушений и противодействие экстремистской деятельности. Выявлены пути приведения таких законодательных актов в соответствие с принятыми затем федеральными законами. Сделан вывод о положительном влиянии опыта опережающего правотворчества на дальнейшее развитие законодательства отдельных субъектов РФ и правовое обеспечение региональной безопасности в целом; об угасании опережающего правотворчества, возможность осуществления которого тем не менее сохранилась после реформы публичной власти. Были проанализированы современные тенденции, связанные с опережающим правотворчеством в субъектах РФ. По мнению автора, оно также имеет потенциал для правового обеспечения региональной безопасности в дальнейшем при возникновении новых угроз безопасности.

Ключевые слова: опережающее правотворчество; региональная безопасность; общественная безопасность.

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

Для цитирования: Пронин Т. Т. Опережающее правотворчество в субъектах Российской Федерации в сфере обеспечения региональной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 122—135. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-10.

Original article

Proactive law-making in the constituent entities of the Russian Federation in the sphere of regional security enforcement

Timofey T. Pronin,
Researcher of the
Security Problems Studies Center of RAS,
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has considered proactive law-making in the constituent entities of the Russian Federation regarding matters of joint jurisdiction between the Russian Federation and its constituent entities. There have been analyzed laws adopted proactively by these entities in specific areas of public security, such as ensuring fire safety, crime prevention, and countering extremist activity. There have been identified the ways to bring such legislative acts into conformity with federal laws adopted subsequently. There has been drawn a conclusion regarding the positive effect of the experience of proactive law-making on the further development of legislation in some constituent entities of the Russian Federation and on the legal framework for regional security as a whole, as well as regarding the decline of proactive law-making, the possibility of which has persisted following the reform of public authority. There have been analyzed current trends regarding proactive law-making in the constituent entities of the Russian Federation. According to the author, this practice also holds potential for ensuring regional security in the future if new security threats emerge.

Keywords: proactive law-making; regional security; public security.

The current paper has been prepared as part of the implementation of the state assignment “Comprehensive study of public security issues as a strategic priority of national security of the Russian Federation (FFFZ-2025-0001)”.

For citation: Pronin T. T. Proactive law-making in the constituent entities of the Russian Federation in the sphere of regional security enforcement // Transport law and security. 2026; (3(59)):122–135.

© Пронин Т. Т., 2026

Развитие законодательства в сфере обеспечения безопасности в большей степени обусловлено постоянным изменением угроз, способных нанести ущерб интересам личности, общества и государства. В этих условиях неизбежна постоянная запоздалость правовых мер, направленных на нейтрализацию тех или иных угроз. Одним из способов минимизации данной проблемы является так называемое опережающее правотворчество.

Указанная категория, как отметила, М. В. Баранова, имеет «разноплановые иерархически выстроенные формы» [1, стр. 44]. Она и В. В. Мамчун также привели примеры двух разновидностей ситуаций, которые в науке характеризуются как опережающее правотворчество.

Первые из них связаны с созданием норм, основывающихся на моделях не существовавших прежде отношений [6, стр. 45]. Важнейшей составляющей такой разновидности правотворчества является прогностический компонент. В связи с этим отдельные исследователи также могут именовать ее как «превентивное правотворчество» [7, стр. 107]. Наиболее активно оно применяется для регулирования сферы новых технологий. Думается, такой подход применим и для регулирования сферы безопасности: значительная часть новых угроз обусловлена именно развитием современных технологий. Вместе с тем данная форма правотворчества отличается своей сложностью, поскольку касается сферы возможного и предполагаемого. Наибольшее затруднение здесь, по нашему мнению, вызывает определение оснований для ограничения прав и свобод личности, без которого эффективное правовое обеспечение национальной безопасности зачастую фактически невозможно. Необходимость соблюдения ч. 3 ст. 55 Конституции РФ, в частности, требования соразмерности такого ограничения [Постановление Конституционного Суда РФ от 30 октября 2003 г. № 15-П], обусловливает потребность в куда как более тщательном анализе возможных угроз и перспективных способов их нейтрализации для недопущения чрезмерного ограничения прав и свобод личности, признаваемых высшей ценностью.

Другая группа ситуаций, характеризуемых как опережающее правотворчество, связана с правотворчеством в субъектах РФ по предметам совместного ведения и изданием нормативных актов Президентом РФ в отсутствие того или иного федерального закона [6, стр. 44]. Последнее активно использовалось на федеральном уровне после распада СССР в целях восполнения имевшихся пробелов правового регулирования, что в ряде случаев подверглось справедливой критике в научном сообществе [4, стр. 23].

В отличие от ранее рассмотренного, данный подход имеет своей целью воздействие на уже сложившиеся отношения. Зачастую принятие правовых актов в рамках исследуемой практики обусловлено необходимостью срочного урегулирования тех или иных отношений, в связи с чем в позициях Конституционного Суда РФ такое правотворчество также именуется оперативным (Постановление Конституционного Суда РФ от 25 декабря 2020 г. № 49-П «По делу о проверке конституционности подпункта 3 пункта 5 постановления Губернатора Московской области “О введении в Московской области режима повышенной готовности для органов управления и сил Московской областной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций и некоторых мерах по предотвращению распространения новой коронавирусной инфекции (COVID-2019) на территории Московской области” в связи с запросом Протвинского городского суда Московской области»).

Особый интерес представляет опережающее правотворчество, осуществляемое в субъектах РФ, по предметам совместного ведения. В отли-

чие от упомянутой практики издания указов Президента РФ, оно остается куда как менее исследованным, особенно в части регулирования отношений, связанных с обеспечением отдельных видов безопасности. В первую очередь это обусловлено куда как большим количеством правовых актов субъектов РФ по сравнению с указами Президента РФ, принятых в условиях отсутствия тех или иных федеральных законов.

Возможность осуществления опережающего правотворчества в субъектах РФ предусмотрена ч. 3 ст. 3 Федерального закона от 21 декабря 2021 г. № 414-ФЗ «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации» (далее — Закон № 414-ФЗ). В первую очередь оно включает в себя разработку и принятие законов субъектов РФ, чему в доктрине ранее уже уделялось внимание. Так, Т. Я. Хабриева справедливо отметила, что такая практика может быть обусловлена не только медлительностью федерального законодателя, но и тем, что «Российская Федерация может не считать для себя актуальным регулирование определенных предметов совместной компетенции, оставляя решение этих вопросов на усмотрение субъектов Российской Федерации» [9, стр. 24].

В соответствии с ч. 3 ст. 3 Закона № 414-ФЗ в рамках опережающего правотворчества, осуществляемого в регионах, могут быть приняты как законы субъектов РФ, так и подзаконные акты. Полагаем, к последним относятся акты высших должностных лиц и исполнительных органов субъектов РФ, изданные на основании законов субъектов РФ, принятых в рамках опережающего правотворчества. Об этом в том числе свидетельствуют положения ст. 26 Закона № 414-ФЗ.

Стоит отметить, что в исключительных ситуациях высшие должностные лица субъектов РФ могут самостоятельно осуществлять опережающее правотворчество. Такой ситуацией в 2020 г. стала пандемия COVID-19, когда в ряде регионов высшими должностными лицами были изданы указы, направленные на противодействие этой угрозе и опередившие принятие соответствующих нормативных актов на федеральном уровне. Как отметил Конституционный Суд РФ, данная практика имела исключительный и временный характер, обусловленный беспрецедентностью упомянутой угрозы, и опиралась на «правовые ориентиры в федеральном законодательстве» (Постановление Конституционного Суда РФ от 25 декабря 2020 г. № 49-П). Из этого следует вывод, что этот подход не может применяться в условиях штатного функционирования высших должностных лиц субъектов РФ. Данное обстоятельство позволяет сфокусироваться на исследовании практики принятия в опережающем порядке законов субъектов РФ в рамках правового обеспечения региональной безопасности.

Обеспечение региональной безопасности предполагает обеспечение отдельных видов безопасности, выделяемых в рамках национальной безопасности Российской Федерации, например, общественной, продовольственной, экономической и др., на территории субъекта РФ. В связи с этим

региональному законодательству должно уделяться куда как большее внимание в рамках правового обеспечения региональной безопасности.

Как уже было отмечено, опережающее правовое регулирование в субъектах РФ может осуществляться по предметам совместного ведения Российской Федерации и ее субъектов. К правовому обеспечению региональной безопасности непосредственное отношение имеют три из них:

— обеспечение общественной безопасности (п. «б» ч. 1 ст. 72 Конституции РФ);

— обеспечение экологической безопасности (п. «д» ч. 1 ст. 72 РФ);

— осуществление мер по борьбе с катастрофами, стихийными бедствиями, эпидемиями, ликвидация их последствий (п. «з» ч. 1 ст. 72 Конституции РФ).

Деятельность по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций, фактически составляющая последний из перечисленных предметов совместного ведения, в настоящее время рассматривается как направление обеспечения общественной безопасности [5, стр. 100].

Наиболее широким из указанных предметов совместного ведения представляется обеспечение общественной безопасности, значение которой для региональной безопасности наиболее важно. Не преследуя цели определить содержание соответствующей деятельности, что уже было сделано другими исследователями [5, стр. 100], выделим отдельные направления обеспечения общественной безопасности, в рамках которых принимались законы субъектов РФ, разработка которых была осуществлена в опережающем порядке. К ним относятся: участие граждан в охране общественного порядка, обеспечение пожарной безопасности, профилактика правонарушений и т.д. В связи с этим представляется целесообразным рассмотрение примеров опережающего законодательства в рамках данных направлений.

Обеспечение пожарной безопасности

Распад СССР и кризис начала 1990-х гг. болезненно отразились на обеспечении пожарной безопасности. Стремительному увеличению ущерба от пожаров в тот период способствовали нехватка личного состава пожарной охраны, износ и устаревание материально-технической базы [10, стр. 130], а также отсутствие должного правового регулирования рассматриваемой сферы. Разработка отдельного федерального закона требовала большего времени, поскольку перед законодателем стояла задача формирования принципиально нового подхода к организации деятельности по обеспечению пожарной безопасности. Перечисленные обстоятельства привели к тому, что в некоторых регионах было реализовано право опережающего законодательства и были приняты законы субъектов РФ о пожарной безопасности, например, Закон Республики Татарстан от 18 мая 1993 г. № 1866-XII «О пожарной безопасности» и Закон Республики Марий Эл от 8 июля 1992 г. № 337-III «О пожарной безопасности».

На анализе последнего сто́ит остановиться подробнее. С одной стороны, его принятие продиктовано объективной необходимостью, поскольку он

во многом восполнял пробелы в правовом регулировании обеспечения пожарной безопасности. С другой стороны, положения данного Закона содержали признаки вторжения в предмет исключительного ведения Российской Федерации в части регулирования прав человека и гражданина, а также установления оснований для проникновения в жилище. Более того, отдельные нормы вступали в противоречие с положениями Конституции РФ. Тем не менее данный Закон Республики Марий Эл продолжал действовать до 1995 г., после чего утратил силу в связи с принятием Федерального закона от 21 декабря 1994 г. № 69-ФЗ «О пожарной безопасности» (далее также — Закон № 69-ФЗ).

Появление законов субъектов РФ, вступавших в прямое противоречие с федеральным законодательством, в тот период не было редкостью. В рассматриваемом случае вторжение в компетенцию федерального законодателя не могло быть оправдано необходимостью обеспечения пожарной безопасности. Опережающее правотворчество, по нашему мнению, в данном случае могло быть осуществлено без нарушения разграничения предметов ведения, уже сложившегося в период принятия рассматриваемого правового акта Республики Марий Эл. Об этом свидетельствует преобладание в нем норм организационно-правового характера, направленных на создание системы пожарной безопасности, более отвечающей требованиям времени.

Несколько иначе сложилась судьба упомянутого Закона Республики Татарстан. В отличие от аналогичного правового акта Республики Марий Эл, его положения оказались более адаптивны к изменению федерального законодательства. Он был приведен в соответствие с Законом № 69-ФЗ после принятия последнего в конце 1994 г., и продолжает действовать и в настоящее время.

Относительно быстрое развитие правового обеспечения пожарной безопасности в 1993—1994 гг. упредило расширение практики опережающего правотворчества в данной сфере. Закон № 69-ФЗ стал базовым для принятых впоследствии законов субъектов РФ по вопросам обеспечения пожарной безопасности и потребовал адаптации уже имевшихся правовых актов.

Противодействие экстремизму

Другой угрозой, вышедшей из-под контроля после распада СССР, был экстремизм. Этому в том числе способствовало отсутствие отдельного законодательного акта федерального уровня, направленного на комплексную борьбу с данным явлением, что не могло быть компенсировано действовавшей в тот период нормой ст. 74 УК РСФСР 1960 г. На протяжении второй половины 1990-х гг. предпринимались неоднократные и безуспешные попытки разработать такой правовой акт [2, стр. 199]. Вместе с тем в ряде регионов ситуация, связанная с распространением экстремизма, продолжала быстро усугубляться. За этим последовало вторжение незаконных вооруженных формирований в Республику Дагестан в августе

1999 г. Данное обстоятельство подтолкнуло региональные власти к срочной разработке и принятию Закона Республики Дагестан от 22 сентября 1999 г. № 15 «О запрете ваххабитской и иной экстремистской деятельности на территории Республики Дагестан». Также попытки правового воздействия на смежные общественные отношения были предприняты в Кабардино-Балкарской Республике, где полутора годами позже был принят Закон Кабардино-Балкарской Республики от 1 июня 2001 г. № 47-РЗ «О запрете экстремистской религиозной деятельности и административной ответственности за правонарушения, связанные с осуществлением религиозной деятельности».

Упомянутые правовые акты демонстрируют несколько разные подходы региональных властей к регулированию отношений, связанных с противодействием экстремизму в условиях отсутствия базового федерального закона. Так, в Республике Дагестан были установлены требования к организации обучения в духовных образовательных организациях, в том числе условия допуска к работе в них лиц, преподающих духовные дисциплины. В свою очередь, упомянутый Закон Кабардино-Балкарской Республики воздействовал на общественные отношения путем установления запретов и административной ответственности за их нарушения. В связи с этим он утратил свою силу менее чем через год после вступления в силу, что напрямую связано с принятием КоАП РФ.

Данные правовые акты воздействовали на узкий спектр общественных отношений, связанных с противодействием экстремизму. Невозможность комплексного их регулирования на уровне законодательства субъектов РФ обусловлена во многом тем, что противодействие такому явлению также тесно связано с обеспечением государственной безопасности. То есть субъекты РФ не могли в рамках опережающего правотворчества комплексно урегулировать отношения, связанные с противодействием экстремизму. Принимая рассматриваемый Закон Республики Дагестан, региональный законодатель сумел избежать вторжения в предметы исключительного ведения Российской Федерации. Об этом свидетельствует дальнейшая судьба данного правового акта. Он сохранил свою силу после принятия Федерального закона от 25 июля 2002 г. № 114-ФЗ «О противодействии экстремистской деятельности» (далее — Закон № 114-ФЗ) и продолжает действовать и в настоящее время без внесения значительных изменений.

Думается, практика опережающего правового регулирования в Республике Дагестан в рассматриваемой сфере имела также и другой позитивный эффект. В небольшом количестве регионов на основании ст. 5 Закона № 114-ФЗ были приняты законы субъектов РФ о профилактике экстремистской деятельности. Первый такой правовой акт был разработан и принят именно в Республике Дагестан, чему, по нашему мнению, способствовал прежний опыт опережающего правотворчества.

Профилактика правонарушений

Несмотря на сложившуюся в 1990-е гг. криминальную ситуацию в России, профилактической работе уделялось недостаточное внимание. Одним из главных признаков этого стоит считать отсутствие отдельного федерального закона о профилактике правонарушений в течение длительного времени. В то же время условия жизни в большинстве регионов диктовали необходимость проведения профилактической работы на системной основе, что невозможно без должного правового регулирования.

В отличие от ранее затронутых направлений обеспечения общественной безопасности, попытки урегулировать отношения, связанные с профилактикой правонарушений, посредством опережающего законодательства были предприняты во многих регионах. Наибольшее количество таких законов субъектов РФ о профилактике правонарушений было принято в период с 2009 по 2015 г., т.е. незадолго до урегулирования соответствующих отношений на федеральном уровне.

Наибольший интерес представляет судьба законов субъектов РФ о профилактике правонарушений, принятых в рамках опережающего правотворчества. После принятия Федерального закона от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации» (далее — Закон № 182-ФЗ) возникла необходимость приведения таких правовых актов в соответствие с федеральным законодательством. Для ее решения субъекты РФ пошли двумя путями.

Первый предполагал отмену ранее действовавших законов субъектов РФ и принятие новых, разработанных на основе Закона № 182-ФЗ. Данный подход можно было наблюдать в Чувашской Республике, Чеченской Республике, Республике Мордовия, Кабардино-Балкарской Республике и иных регионах.

Второй подход предполагал сохранение ранее действовавших нормативных правовых актов субъектов РФ в рассматриваемой сфере и их актуализацию с учетом положений Закона 182-ФЗ, в том числе за счет исключения противоречий, которые возникли между правовыми актами федерального и регионального уровней. По данному пути пошли Республика Башкортостан, Республика Бурятия, Карачаево-Черкесская Республика, Краснодарский край, Архангельская область и другие регионы.

Стоит отметить, что нельзя назвать какой-то из данных подходов исключительно верным. Главной целью и первого, и второго является приведение нормативных актов субъектов РФ, принятых в опережающем порядке, в соответствие с федеральным законодательством. И оба подхода в равной степени позволили субъектам РФ достичь поставленную цель.

Масштабы опережающего правотворчества в сфере профилактики правонарушений позволяют более обстоятельно проследить влияние данной практики на качество последующей законодательной деятельности в субъектах РФ. Так, уже после принятия Закона № 182-ФЗ в регионах появилась необходимость разграничения полномочий органов государ-

ственной власти субъектов РФ, определенных данным нормативным правовым актом. Законодатели ряда регионов, где отсутствовал опыт опережающего правотворчетства в рассматриваемой сфере, например, Республики Дагестан, для решения данной задачи пошли по пути комплексного урегулирования общественных отношений в области профилактики правонарушений, руководствуясь при этом положениями Закона № 182-ФЗ. В то же время в большей части таких регионов для решения этой задачи были приняты законы субъектов РФ, урегулировавшие лишь некоторые вопросы в сфере профилактики правонарушений. Помимо разграничения полномочий органов государственной власти субъектов РФ, которое осуществляется практическими всеми такими нормативными правовыми актами, в них могут затрагиваться вопросы, связанные с реализацией дополнительных профилактических мер (Рязанская область); вопросы, связанные с функционированием координационных органов в области профилактики правонарушений (Ханты-Мансийский автономный округ-Югра, Ненецкий автономный округ, Магаданская область).

Подобные правовые акты значительно уступают аналогичным законам субъектов РФ, где имелись практика опережающего законодательства и опыт опережающего правотворчества. Вторые носят более комплексный характер; зачастую более точно осуществляют разграничение полномочий между органами государственной власти субъекта РФ и органами местного самоуправления; лишены такого недостатка многих законов субъектов РФ, как механическое копирование федерального законодательства; предусматривают возможность создания дополнительных институтов, направленных на профилактику правонарушений. Например, Закон Республики Башкортостан от 27 июня 2006 г. № 333-з «О профилактике правонарушений в Республике Башкортостан» предусматривает возможность создания центров профилактики правонарушений, а также фонды содействия профилактике правонарушений. Такие законы субъектов РФ свидетельствует о более ответственном подходе регионального законодателя к регулированию осуществления профилактической работы на территории региона.

Таким образом, анализ правовых актов субъектов РФ по вопросам профилактики правонарушений позволяет сделать вывод, что опережающее правотворчество, помимо частичного восполнения пробелов в правовом регулировании тех или иных отношений, способствует развитию качества законодательной деятельности субъектов РФ, независимо от выбранного способа приведения регионального законодательства в соответствие с федеральным.

Комплексное регулирование обеспечения общественной безопасности посредством опережающего законодательства

Приведенные выше примеры законов субъектов РФ представляют собой результаты опережающего правотворчества, целью которого было урегулирование отдельных направлений обеспечения общественной без-

опасности. В то же время имелись попытки и комплексного регулирования данного вида безопасности.

Как уже было сказано ранее, обеспечение общественной безопасности является предметом совместного ведения Российской Федерации и ее субъектов. Последнее обстоятельство требует нормативного закрепления общих основ обеспечения общественной безопасности в отдельном федеральном законе. Такой нормативный акт, помимо прочего, должен также решать задачу разграничения полномочий между органами публичной власти разных уровней. О его актуальности свидетельствует и принятие Межпарламентской Ассамблеей СНГ в 2025 г. Модельного закона СНГ «Об общественной безопасности».

Несмотря на это подобный федеральный закон не был разработан. Институционализация общественной безопасности во многом базируется на документе стратегического планирования — Концепции общественной безопасности в Российской Федерации (далее — Концепция). Тем не менее она никак не может компенсировать отсутствие федерального закона. Во-первых, она не содержит правовых предписаний нормативного характера. Во-вторых, срок ее реализации истек в 2020 г. В-третьих, нельзя не отметить ее спорную правовую природу. Процедура утверждения Концепции существенно отличается от иных документов стратегического планирования, поскольку она была реализована без издания соответствующего подзаконного акта — указа Президента РФ.

В связи с этим еще более примечательны редкие примеры законов субъектов РФ об обеспечении общественной безопасности. Таковые приняты в трех регионах: Кабардино-Балкарской Республике, Омской области и Республике Башкортостан. Наибольший интерес среди них представляет Закон Республики Башкортостан от 25 марта 2005 г. № 173-з «Об обеспечении общественной безопасности в Республике Башкортостан». В первую очередь это обусловлено тем, что в его положениях были отражены результаты попытки регионального законодателя определить концептуальные основы обеспечения данного вида безопасности. Так, данный правовой акт содержит дефиницию общественной безопасности, которая несколько отличается от той, что была приведена в Концепции общественной безопасности в Российской Федерации спустя семь лет; определяет защищаемые объекты, круг субъектов и силы обеспечения общественной безопасности, принципы соответствующей деятельности. То есть положения данного правового акта подчеркивают системный характер деятельности по обеспечению общественной безопасности.

Такие законы субъектов РФ могут устанавливать и регулировать статус отдельных органов, выполняющих функции в сфере обеспечения общественной безопасности, создание которых предусмотрено конституцией или уставом субъекта РФ. К ним относятся Совет по экономической и общественной безопасности Кабардино-Балкарской Республики и Межведомственный Совет общественной безопасности Республики Башкорто-

стан. То есть законы об обеспечении общественной безопасности, действующие в данных субъектах РФ, в том числе приняты во исполнение конституций данных республик.

Таким образом, положения рассмотренных законов субъектов РФ об обеспечении общественной безопасности сохраняют свою актуальность и в настоящее время. С одной стороны, это связано с решением практических задач, таких как разграничение полномочий органов публичной власти или определение правового статуса совещательных органов субъектов РФ в сфере региональной безопасности. С другой стороны, их положения стали одной из попыток концептуальной разработки общественной безопасности до того, как это было сделано на федеральном уровне. Думается, опыт опережающего правотворчества в данной сфере может быть полезным для комплексного урегулирования соответствующих отношений на федеральном уровне, на актуальность чего неоднократно указывали исследователи [3, стр. 35].

Современное состояние и перспективы опережающего правотворчества в субъектах РФ в сфере правового обеспечения региональной безопасности

На определенном этапе становления законодательства о безопасности необходимость осуществления представительными органами субъектов РФ опережающего правотворчества была продиктована как обстановкой в регионах, так и невозможностью срочного урегулирования федеральными законами основных направлений обеспечения безопасности. Вместе с тем поступательное развитие законодательного обеспечения национальной безопасности, устранившее серьезные пробелы в правовом регулировании, привело к постепенному угасанию практики опережающего правотворчества в субъектах РФ.

После установления на уровне федерального законодательства общих основ системы профилактики правонарушений, количество законов субъектов РФ, имеющих опережающий характер, сократилось до минимального (такие акты распространены разве что в сфере обеспечения продовольственной безопасности). С одной стороны, практически по всем основным направлениям обеспечения региональной безопасности приняты федеральные законы, на которых базируются современные законы субъектов РФ. С другой стороны, в настоящее время сложно выявить общественные отношения, связанные с обеспечением безопасности, которые требуют срочное урегулирование хотя бы на уровне законодательства субъектов РФ. В совокупности с пассивностью представительных органов субъектов РФ, обусловленной в том числе «возрастающей централизацией правового регулирования во всех значимых сферах общественной жизни» [8, стр. 24], данные обстоятельства привели к фактическому прекращению опережающего правотворчества в субъектах РФ. Более того, в настоящее время отсутствуют предпосылки к возобновлению данной практики.

Несмотря на это механизм опережающего правотворчества в субъектах РФ был сохранен и нашел свое закрепление в положениях Закона № 414-ФЗ. То есть федеральный законодатель, несмотря на централизацию правотворчества, счел данный механизм нужным и имеющим определенный потенциал для развития отечественной правовой системы. Во-первых, его сохранение означает приверженность идеям федерализма, закрепленным в Конституции РФ. Опережающее правотворчество в совокупности с правом законодательной инициативы, закрепленным за представительными органами субъектов РФ, предоставляет последним возможность воздействия на развитие федерального законодательства. Наличие в нескольких регионах законов субъектов РФ, принятых в опережающем порядке, должно учитываться федеральным законодателем при планировании законотворческой деятельности. Во-вторых, за опережающим законодательством сохраняется возможность оперативного воздействия на возникающие общественные отношения, не затронутые существующими федеральным законами, например, возникающие вследствие трансформации угроз безопасности.

Таким образом, хоть опережающее правотворчество в субъектах РФ по предметам совместного ведения утратило свое прежнее значение, но его важность для правового обеспечения региональной безопасности неоспорима. Стремительная трансформация общественных отношений, связанных с противодействием постоянно меняющимся угрозам безопасности, требует сохранения возможности осуществления опережающего правотворчества в субъектах РФ по предметам совместного ведения в целях оперативного реагирования и минимизации последствий реализации угроз безопасности.

Список источников

1. Баранова, М. В. Опережающее правотворчество в правовой системе современности / М. В. Баранова // Вестник Саратовской государственной юридической академии. — 2016. — № 1 (108). — С. 43—45.
2. Волгин, Е. П. Проблема противодействия политическому экстремизму в России в начале 1990-х гг. / Е. П. Волгин // Исторический журнал: научные исследования. — 2024. — № 3. — С. 189—203.
3. Гирько, С. И. Реальные шаги к институализации общественной безопасности Российской Федерации / С. И. Гирько // Научный портал МВД России. — 2025. — № 1 (69). — С. 33—39.
4. Залоило, М. В. Опережающий характер правотворчества и проблема синхронизации правового регулирования / М. В. Залоило // Журнал российского права. — 2019. — № 9. — С. 20—29.
5. Ирошников, Д. В. Общественная безопасность: границы и содержание в правовом измерении / Д. В. Ирошников // Транспортное право и безопасность. — 2026. — № 1 (57). — С. 83—107.
6. Мамчун, В. В. Опережающее правотворчество как форма правотворческого риска / В. В. Мамчун, М. В. Баранова // Вестник Саратовской государственной юридической академии. — 2019. — № 3 (128). — С. 43—61.

7. Мамычев, А. Ю. Принципы государственно-правового регулирования отношений в контексте национального образа технологического будущего российского общества / А. Ю. Мамычев, Ю. С. Матюк // Территория новых возможностей. — 2024. — № 4. — С. 104—114.
8. Серова, Ю. В. Актуальные проблемы законотворческой деятельности законодательных (представительных) органов субъектов Российской Федерации / Ю. В. Серова // Право и современные государства. — 2019. — № 6. — С. 22—29.
9. Хабриева, Т. Я. Конституционные основы межнациональных отношений // Избранные труды: в 10 томах. Том 8 / Т. Я. Хабриева. — Москва : Российская академия наук, 2018.
10. Черных, В. В. Трансформация социально-экономических условий в стране и их влияние на пожарную охрану и пожарную безопасность / В. В. Черных // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. — 2010. — № 2 (53). — С. 129—147.

References

1. Baranova, M. V. Operezhayushcheye pravotvorchestvo v pravovoy sisteme sovremennosti [Proactive law-making in the modern legal system] / M. V. Baranova // Vestnik Saratovskoy gosudarstvennoy yuridicheskoy akademii. — 2016. — № 1 (108). — S. 43—45.
2. Volgin, Ye. P. Problema protivodeystviya politicheskomu ekstremizmu v Rossii v nachale 1990-kh gg. [The problem of countering political extremism in Russia in the early 1990s] / Ye. P. Volgin // Istoricheskiy zhurnal: nauchnyye issledovaniya. — 2024. — № 3. — S. 189—203.
3. Gir'ko, S. I. Real'nyye shagi k institualizatsii obshchestvennoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Definite steps toward the institutionalization of public security in the Russian Federation] / S. I. Gir'ko // Nauchnyy portal MVD Rossii. — 2025. — № 1 (69). — S. 33—39.
4. Zaloilo, M. V. Operezhayushchiy kharakter pravotvorchestva i problema sinkhronizatsii pravovogo regulirovaniya [The proactive nature of law-making and the problem of synchronizing legal regulation] / M. V. Zaloilo // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2019. — № 9. — S. 20—29.
5. Iroshnikov, D. V. Obshchestvennaya bezopasnost': granitsy i soderzhaniye v pravovom izmerenii [Public security: boundaries and content in the legal dimension] / D. V. Iroshnikov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2026. — № 1 (57). — S. 83—107.
6. Mamchun, V. V. Operezhayushcheye pravotvorchestvo kak forma pravotvorcheskogo riska [Proactive law-making as a form of law-making risk] / V. V. Mamchun, M. V. Baranova // Vestnik Saratovskoy gosudarstvennoy yuridicheskoy akademii. — 2019. — № 3 (128). — S. 43—61.
7. Mamychev, A. Yu. Printsipy gosudarstvenno-pravovogo regulirovaniya otnosheniy v kontekste natsional'nogo obraza tekhnologicheskogo budushchego rossiyskogo obshchestva [Principles of state-legal regulation of relations in the context of the national vision of the technological future of Russian society] / A. Yu. Mamychev, Yu. S. Matyuk // Territoriya novykh vozmozhnostey. — 2024. — № 4. — S. 104—114.
8. Serova, Yu. V. Aktual'nyye problemy zakonotvorcheskoy deyatel'nosti zakonodatel'nykh (predstavitel'nykh) organov sub"yektov Rossiyskoy Federatsii [Current issues in the law-making activity of legislative (representative) bodies of the constituent entities of the Russian Federation] / Yu. V. Serova // Pravo i sovremennyye gosudarstva. — 2019. — № 6. — S. 22—29.

9. Khabriyeva, T. YA. Konstitutsionnyye osnovy mezhnatsional'nykh otnosheniy [Constitutional foundations of interethnic relations] // Izbrannyye trudy: v 10 tomakh. Tom 8 / T. YA. Khabriyeva. — Moskva: Rossiyskaya akademiya nauk, 2018.
10. Chernykh, V. V. Transformatsiya sotsial'no-ekonomicheskikh usloviy v strane i ikh vliyaniye na pozharnuyu okhranu i pozharnuyu bezopasnost' [Transformation of socio-economic conditions in the country and its impact on the fire service and fire safety] / V. V. Chernykh // Vestnik Vostochno-Sibirskogo instituta MVD Rossii. — 2010. — № 2 (53). — S. 129—147.

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 136—149.
Transport law and security. 2026; (3(59)):136—149.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 342
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-11

Институты гражданского общества, их виды и роль в обеспечении национальной безопасности

Ушаков Сергей Владимирович,
старший следователь отдела по расследованию особо важных дел
Следственного управления по Северо-Восточному
административному округу Главного следственного управления
Следственного комитета Российской Федерации
по городу Москве,
Москва, Россия

Аннотация. В статье рассматривается реальная и (или) потенциальная роль институтов гражданского общества в обеспечении национальной безопасности современной России. Предложена авторская классификация институтов гражданского общества, во взаимодействии с государственными органами, участвующих в обеспечении национальной безопасности. Сделан вывод о том, что на современном этапе наблюдается тенденция повышения активности институтов гражданского общества в сфере обеспечения национальной безопасности, хотя многие из них созданы по инициативе государства.

Ключевые слова: национальная безопасность; безопасность личности; безопасность общества; безопасность государства; гражданское общество; виды институтов гражданского общества.

Для цитирования: Ушаков С. В. Институты гражданского общества, их виды и роль в обеспечении национальной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 136—149. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-11.

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Original article

Civil society institutions: types and role in national security enforcement

Sergey V. Ushakov,
Senior Investigator of the Department for the Investigation of Particularly Important Cases,
Investigative Division for the North-Eastern Administrative District
of the Main Investigative Directorate
of the Investigative Committee of the Russian Federation
in the City of Moscow,
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has considered the actual and/or potential role of civil society institutions in national security enforcement of modern Russia. There has been proposed an author's classification of civil society institutions that participate in national security enforcement in cooperation with state bodies. There has been drawn a conclusion that, at the present stage, there is an increase of activity by civil society institutions in the sphere of national security enforcement, even though many of them were established at the initiative of the state.

Keywords: national security; personal security; societal security; state security; civil society; types of civil society institutions.

For citation: Ushakov S.V. Civil society institutions: types and role in national security enforcement // Transport law and security. 2026; (3(59)):136–149.

© Ушаков С. В., 2026

В основе любого института гражданского общества лежит главный принцип — добровольность, при соблюдении которого теряет значение, кто выступил с инициативой его создания. Это представляется важным, поскольку в современной России к образованию общественных организаций и движений нередко непосредственное отношение имеет именно государство.

В целях настоящего исследования представляется необходимым определиться со структурой национальной безопасности. В науке по этому вопросу имеют место разные подходы. Например, некоторые исследователи предлагают делить национальную безопасность на роды (безопасность личности, общества и государства), которые в свою очередь включают в себя виды — экологическую, транспортную, экономическую, продовольственную, информационную и иные виды безопасности [1].

Более близкой к традиционным взглядам является концепция, согласно которой национальная безопасность включает в себя виды по объекту (социальные объекты) и объекты — сферы деятельности. Социальные объекты, являясь первичными, включают в себя такие виды, как государственная безопасность, общественная безопасность, безопасность личности. Объекты — сферы деятельности имеют в своем составе экологическую, экономическую, транспортную, информационную и иные виды безопасности. Кроме этого, выделяются виды безопасности по источнику угроз; к ним относятся пожарная, радиационная, химическая, ядерная безопасность. При этом некоторые виды могут иметь подвиды; например, подвидом экономической безопасности является продовольственная безопасность.

В современной России представлен широкий спектр институтов гражданского общества, принимающих участие в обеспечении национальной безопасности или имеющих потенциал для такой деятельности. Ниже представлена классификация рассматриваемых институтов и их реальная и (или) потенциальная роль во взаимодействии с государственными органами в целях обеспечения общественной безопасности.

1. Правозащитные институты с контролирующими функциями. К данному виду относятся институты, главными задачами которых являют-

ся общественный контроль за деятельностью органов государственной власти и защита прав и свобод человека и гражданина в Российской Федерации. В отечественной структуре гражданского общества можно выделить следующие негосударственные образования рассматриваемого вида, непосредственно участвующие в обеспечении национальной безопасности.

Общественная палата Российской Федерации — особый институт гражданского общества, функционирующий на федеральном уровне и призванный обеспечить согласование интересов граждан, негосударственных объединений и органов публичной власти. Его уникальность проявляется в универсальности и широком охвате различных сфер жизни и групп населения России. Как справедливо подчеркивается в научной литературе, Общественная палата РФ в отличие от иных институтов гражданского общества является выразителем интересов «всех слоев российского общества» [7, стр. 70]. Специфической чертой рассматриваемого института является также то, что он создан по инициативе государства, а его финансирование осуществляется из средств федерального бюджета. Этот факт служит подтверждением того, что подлинно демократическое правовое социальное государство заинтересовано в развитии гражданского общества не менее, чем сам социум. Вместе с тем в науке представлена точка зрения, в соответствии с которой эффективность деятельности Общественной палаты РФ могла быть выше при условии ее создания «снизу», а ее контрольные функции являются скорее консультативными [9, стр. 150]. Следует по этому поводу заметить, что в России формирование гражданского общества исторически осуществлялось «сверху».

Национальная безопасность является одной из сфер, в которых в соответствии со своим правовым статусом Общественная палата РФ должна принимать участие совместно с органами государственной власти и местного самоуправления. Деятельность в этом направлении заключается преимущественно в проведении различных мероприятий, анализе современных угроз и вызовов, а также выработке рекомендаций по противодействию им.

В данном контексте следует, в частности, назвать следующие этапные события в работе Общественной палаты РФ, касающиеся национальной безопасности.

1. Доклад по актуальным проблемам участия гражданского общества в обеспечении национальной безопасности Российской Федерации, подготовленный в 2012 г. комиссией по проблемам национальной безопасности и социально-экономическим условиям жизни военнослужащих, членов их семей и ветеранов. В документе, в частности, рассмотрено участие гражданского общества в обеспечении экономической безопасности, а также проанализированы такие угрозы безопасности, как терроризм, экстремизм, неконтролируемая миграция, коррупция в военной организации, наркомания и алкоголизм, демографический кризис. Интересным пред-

ставляется выделение в докладе не известных ни отечественной науке, ни законодательству морально-политической и информационно-психологической безопасности.

2. Анализ миграционных процессов, представляющих угрозу национальной безопасности (сентябрь 2021 г.) [https://www.oprf.ru/search?search=национальная%20безопасность].

3. Общественные слушания на тему «Проблемы обеспечения национальной безопасности и сопровождения иностранных студентов» (ноябрь 2021 г.) [https://opcrimea.ru/novosti/v-obshhestvennoj-palate-rossii-sostoyalis-obshhestvennye-slushaniya-na-temu-problemy-obespecheniya-nacionalnoj-bezopasnostii-soprovozhdeniya-inostrannyh-studentov.html].

4. Круглый стол по проблемам миграционной политики в контексте национальной безопасности (апрель 2023 г.) [https://www.oprf.ru/announcement/1490].

5. Представление рекомендаций по противодействию экстремизму (январь 2025 г.) [https://www.oprf.ru/news/sozdat-sistemu-antiekstremistskogo-prosveshcheniya-usilit-obshchestvennyy-kontrol-v-sfere-migratsii].

Общественные палаты функционируют и в субъектах РФ. Деятельность рассматриваемых региональных органов регулируется законами субъектов РФ, основанными на Федеральном законе от 23 июня 2016 г. № 183-ФЗ «Об общих принципах организации и деятельности общественных палат субъектов Российской Федерации». Круг задач данных институтов близок тем, которые решаются в федеральной Общественной палате, однако об участии в обеспечении национальной безопасности в законодательном акте о региональных общественных палатах ничего не сказано. Следует, однако, подчеркнуть серьезный потенциал указанных региональных институтов гражданского общества в сфере обеспечения как минимум общественной безопасности, являющейся согласно п. «б» ст. 72 Конституции РФ предметом совместного ведения Федерации и ее субъектов. Нужно также подчеркнуть, что в науке региональные общественные палаты уже давно справедливо рассматриваются как основные субъекты системы гражданского общества, способные принимать участие в обеспечении национальной безопасности [3, стр. 17—18].

Независимые средства массовой информации (далее — СМИ). В современном мире к СМИ относятся не только телевидение, радио и газеты, но и многочисленные каналы в социальных сетях и мессенджерах, в которых так называемые блогеры предоставляют свою независимую позицию по различным вопросам общественной жизни. Целевую аудиторию последних составляют прежде всего представители молодежи, в связи с чем данные ресурсы приобретают важное значение. Использование независимых СМИ в целях обеспечения национальной безопасности — серьезная и многоплановая задача. В настоящее время упор делается на противодействие терроризму, хотя взаимодействие государства и наиболее популярных те-

леканалов и блогеров в области обеспечения личной и общественной безопасности имеет гораздо большие перспективы, поскольку государственных каналов явно недостаточно для противодействия таким угрозам, как экстремизм, телефонное мошенничество, незаконная миграция, коррупция и др.

Контролирующая функция независимых СМИ в сфере безопасности проявляется в информировании общества о наиболее значимых событиях, связанных с противодействием современным угрозам компетентных органов Российской Федерации.

2. Социокультурные институты. Данные институты гражданского общества представляют собой, в частности, структуры, функционирующие в образовательных и научных организациях или объединяющие людей творческих профессий. Их деятельность направлена на развитие науки, образования, культуры в целом, воспитание молодежи, сохранение исторической памяти и т.д. Многие из ныне существующих подобных организаций воссозданы на основе оказавшегося востребованным советского опыта. Особое место здесь занимают молодежные образования и движения. К наиболее значимым с точки зрения участия в обеспечении национальной безопасности нужно отнести следующие.

Общество «Знание». Реанимированное по инициативе Президента РФ, на современном этапе данное общество является одним из ключевых инструментов просвещения граждан Российской Федерации в самых разных сферах науки и общественной жизни. Одним из направлений деятельности этого общества является участие в процессах обеспечения национальной безопасности. Так, в 2026 г. запущен проект «Знание. Безопасность» [https://tass.ru/obschestvo/27265631] в ходе реализации которого предполагается реализовать образовательные программы, направленные на повышение осведомленности детей об основах информационной безопасности и способах противодействия кибер- и телефонному мошенничеству.

Общероссийская организация «Российский союз молодежи» (РСМ) также является правопреемницей советской молодежной организации. В ее программе в качестве актуальной задачи общества и государства провозглашается развитие молодежной политики «как фактора, обеспечивающего национальную безопасность и конкурентоспособность России в мире» [https://www.ruy.ru/rsm/program/]. Среди многочисленных мероприятий, проводимых РСМ, в контексте исследования целесообразно выделить те, которые направлены на выработку у представителей молодого поколения компетенций в сферах гражданской обороны, информационной безопасности, противодействия терроризму и экстремизму, проектной деятельности, связанной с решением задач по обеспечению национальной безопасности России в целом.

Автономная некоммерческая организация «Центр изучения и сетевого мониторинга молодежной среды» (АНО «ЦИСМ»), созданная по инициативе Президента РФ в 2018 г., прежде всего решает задачи по обеспечению

информационной безопасности детей и подростков. Например, в 2026 г. на официальном сайте организации появился крайне важный обзор «Нападения в образовательных организациях: динамика и тенденции» [https://cism-ms.ru/poleznye-materialy/obzornoe-issledovanie], в котором проведен глубокий анализ ситуации, связанной с так называемым скулшутингом в России и зарубежных странах, а также влиянием на подростков деструктивных идеологий и организаций в Интернете. Кроме того, АНО «ЦИСМ» разработала государственную информационную систему «Профилактика», частью которой станет автоматизированная информационная система «Подросток», успешно апробированная инспекциями по делам несовершеннолетних.

Автономная некоммерческая организация «Национальный центр информационного противодействия терроризму и экстремизму в образовательной среде и сети Интернет» (АНО «НЦПТИ») с 2012 г. работает в области противодействия распространения идеологии терроризма в молодежной среде. Для достижения поставленных целей АНО «НЦПТИ» проводит многочисленные профилактические мероприятия и консультации, реализует обучение, издает собственный научно-практический журнал «ОБЗОР. НЦПТИ».

3. Религиозные институты. Духовно-нравственная сфера человеческого бытия остается важной составляющей в общественных отношениях, и проявляется она чаще всего в отношении индивида к той или иной религиозной конфессии или группе. С точки зрения национальной безопасности религия может быть как стабилизирующим и охранительным фактором, так и источником реальной угрозы личности, обществу и государству. Религиозные объединения могут деструктивно влиять на общество. Это касается прежде всего тоталитарных сект, однако и в мировых религиях существуют радикальные течения, которые нередко становятся основой экстремистской и террористической деятельности. Среди совершенно новых угроз, имеющих религиозную сущность, ученые, например, выделяют создание «в виртуальной среде бесконтрольных цифровых религиозных сетевых формаций, которые не соответствуют каноническим требованиям традиционных монотеистических религий и национальным правовым стандартам, обязательным для формирования реальных религиозных сообществ» [2, стр. 24]. Следует отметить, что в современной науке вопросы взаимодействия государства и религиозных конфессий в целях обеспечения национальной безопасности вызывают все больший интерес.

Особенно значимую роль религиозный аспект играет в таких многоконфессиональных государствах, каковым является Российская Федерация. Государственная политика Российского государства в рассматриваемой области строится на основах уважения к любой религии и мирного их сосуществования. В связи с этим представители традиционных мировых религий, которые в полном объеме представлены в Российской Федерации, принимают активное участие в общественной жизни, в том числе взаимо-

действуя с органами государственной власти в сфере безопасности. Главными в России являются православные и мусульманские религиозные институты, поскольку в совокупности адепты именно этих конфессий составляют подавляющее большинство населения страны. В последние годы наиболее значимой стала деятельность религиозных конфессий в учреждениях уголовно-исполнительной системы, направленная на выявление сторонников радикальных трактовок традиционных религий, прежде всего ислама, и их дерадикализацию.

4. Социально-экономические институты. Деятельность этих институтов гражданского общества направлена на защиту экономических, трудовых и социальных прав граждан, удовлетворение их материальных потребностей. В контексте участия в обеспечении национальной безопасности среди них следует выделить следующие.

Профессиональные союзы, которые, в частности, призваны контролировать реализацию конституционного права человека на труд в условиях, отвечающих требованиям безопасности. Иными словами, одной из задач профсоюзов является обеспечение личной безопасности работников. Однако потенциал профессиональных союзов в сфере безопасности гораздо больше, чем только обеспечение указанного права работника. В данном контексте интересной представляется позиция белорусских коллег, которые пишут, что профсоюзам «приходится не просто решать множество изолированных друг от друга линейных задач, но чаще всего участвовать в процессе регулирования большого объема сложных противоречий самого разного характера — производственного, социально-бытового, общественного и даже политического, которые и являются элементами национальной безопасности» [6]. В приведенном, может быть, не совсем корректном с юридической точки зрения, высказывании тем не менее заключается глубокий смысл. Именно профсоюзы, являясь посредником между работниками и работодателями, должны добиваться строгого соблюдения обеими сторонами трудового законодательства. В случаях возникновения коллективного трудового спора, особенно при проведении забастовки, на профсоюзные организации ложится вся полнота ответственности за обеспечение личной и общественной безопасности.

Потребительские общества, среди которых особую роль играет Союз потребителей Российской Федерации. Данные институты гражданского общества, действуя в рамках законодательства, занимаются защитой прав потребителей, в том числе представляя интересы последних в суде. Следует отметить, что помимо качества товаров и оказываемых услуг данные организации осуществляют контроль за их безопасностью. Потребительские общества участвуют в обеспечении национальной безопасности, прежде всего таких ее видов, как безопасность личности и общества. Кроме того, поскольку речь идет о качестве и безопасности в том числе продуктов питания, можно говорить об участии рассматриваемых общественных организаций в обеспечении продовольственной безопасности. В госу-

дарственном докладе Роспотребнадзора «Защита прав потребителей в Российской Федерации в 2019 году» на фоне расширения содержания понятия «продукция» за счет включения в него цифровых товаров, умных устройств, других инноваций расширилось понимание безопасности товаров, которая представляет собой не только способность последних «не причинять вред жизни и здоровью потребителей при непосредственном их использовании. С развитием технологий решающее значение приобретает также кибербезопасность выпускаемой продукции, программного обеспечения, облачных решений. Сохранность персональных данных и защита программной начинки товаров от взлома напрямую влияет на *личную и имущественную безопасность* людей» [4]. Отмечается перманентный рост количества потребительских обществ. Так, на начало 2020 г. их насчитывалось 1939, тогда как в 2018 г. — 156. Это, очевидно, говорит о востребованности данной сферы деятельности институтов гражданского общества.

Свою деятельность потребительские общества осуществляют совместно с органами государственной власти и местного самоуправления, и все они в совокупности составляют национальную систему защиты прав потребителей.

Союзы предпринимателей и торгово-промышленные палаты (ТПП РФ) представляют интересы бизнес-сообщества и защищают права предпринимателей. В литературе данные институты гражданского общества нередко рассматриваются прежде всего как субъекты экономической безопасности. Ключевыми организациями рассматриваемого вида институтов гражданского общества на федеральном уровне являются Российский союз промышленников и предпринимателей (РСПП), «Опора России» и ТПП РФ.

Одной из задач РСПП, который представляет интересы деловых кругов (преимущественно крупного предпринимательства) на российском и международном уровнях, является поддержание баланса интересов общества, власти и бизнеса. Помимо прочего данная организация активно участвует в альтернативном разрешении споров в деловой сфере.

«Опора России» — общероссийская общественная организация малого и среднего предпринимательства. Кроме решения наиболее насущных задач по поддержке сегмента малого и среднего бизнеса, который по определению является важнейшим элементом экономической безопасности, данная организация специально занимается проблемами обеспечения отдельных видов национальной безопасности. Для этого в структуре «Опоры России» функционирует комиссия по пожарной и технической безопасности

Торгово-промышленная палата РФ также является важным посредником между государством и бизнесом. В структуру этой организации входят два комитета, связанных с безопасностью: комитет по промышленной безопасности и комитет по безопасности предпринимательской деятель-

ности. Примечательно, что цели последнего, заявленные на официальном сайте ТПП РФ, предполагают непосредственное участие данных организаций в реализации повестки государства «по развитию безопасной, свободной, высококонкурентной и потому высокопроизводительной предпринимательской среды. Акценты сделаны на экспертно-аналитической и законотворческой деятельности в таких отраслях, как индустрия безопасности, информационная и промышленная безопасность…» [https://org.tpprf.ru/of/kom-Bez/].

Следует подчеркнуть, что все три рассмотренных федеральных социально-экономических института гражданского общества возглавляют системы подобных региональных организаций по всей территории России.

4. Политические институты. Главным видом деятельности политических институтов гражданского общества является активное участие в политических процессах, представительская функция в законодательных органах власти, а также формирование общественного мнения. Некоторые из них имеют специфические особенности, которые нередко делают неоднозначным и дискуссионным их отнесение к субъектам гражданского общества. Одним из видов политических институтов являются лоббистские группы, продвигающие интересы отдельных корпораций или профессиональных сообществ, однако с точки зрения участия в обеспечении национальной безопасности они практически не представляют интереса. В итоге в контексте настоящего исследования необходимо рассмотреть два вида политических институтов гражданского общества: общественно-политические движения и политические партии.

Общественно-политические движения созданы для решения конкретных политических задач без претензий на обладание государственной властью. Следует отметить, что легальное определение этого вида институтов гражданского общества отсутствует, поскольку политическая составляющая включена в законодательстве в понятие «общественное движение», однако в науке разграничение двух указанных явлений справедливо осуществляется. Одним из вариантов является трактовка общественно-политического движения как добровольного объединения граждан для реализации их интересов без цели овладеть государственной властью или контролировать ее [12]. Близким к приведенной является позиция, согласно которой общественно-политическое движение — субъект политической жизни, представляющий институты гражданского общества, не входящие в государственные структуры, партии и сочетающие в себе функции сотрудничества, оппозиционности и критики [10].

Таким образом, главный признак общественно-политического движения, отличающий его от политической партии, — отсутствие цели прихода к власти. Следует также отметить, что рассматриваемые движения могут изначально иметь политические цели или трансформироваться из общественных. Нередко деятельность таких движений направлена на обеспечение того или иного вида национальной безопасности.

Среди современных российских общественно-политических движений следует выделить «Народный фронт “За Россию”» (далее — ОНФ), уникальность которого заключается в том, что глава Российского государства не просто стал инициатором создания, но и является его лидером. В составе ОНФ участвуют представители различных профессий и социальных групп (рабочие, служащие, ученые, ветераны и т.д.) и практически нет профессиональных политиков.

В уставе данного движения в качестве одной из целей определено «содействие единению и взаимному доверию, сотрудничеству и гражданской солидарности во имя исторического успеха России, ее свободы, процветания, благополучия и безопасности» [https://onf.ru/about/document]. Кроме того, в Манифесте «Народного фронта» отмечено намерение реализовать «Евразийский проект как основу безопасности и развития как самой России, так и исторически, культурно, экономически связанных с ней народов». Таким образом, деятельность данного общественно-политического движения направлена, в том числе, на обеспечение национальной безопасности.

Политические партии являются институтом гражданского общества, их специфика проявляется в следующем. Общеизвестно, что главной целью любой политической партии является власть. Если политическая программа партии отражает интересы значительной части населения, она раньше или позже становится частью государственной власти (например, представлена в парламенте в результате выборов), после чего ее уже нельзя в полном объеме причислять к гражданскому обществу. Иными словами, партия, подлинно выражающая чаяния определенных социальных групп, в условиях демократического государства является институтом гражданского общества в чистом виде временно. В этом проявляется двойственность данного института: с одной стороны, партии являются институтом гражданского общества, а с другой — частью государственно-политической системы. Некоторые ученые называют политические партии институтами не самого гражданского общества, а его политической организации [8]. В науке существует также точка зрения, согласно которой политические партии в принципе не являются институтом гражданского общества [5], однако в целях настоящего исследования партия безусловно относится к последнему лишь до момента ее избрания в парламент или ее лидера — на высший пост государства. После получения статуса парламентской или правящей политическая партия, тем не менее, продолжает частично представлять собой институт гражданского общества, становясь посредником между своими избирателями и исполнительной властью.

С точки зрения участия политических партий в обеспечении национальной безопасности следует отметить, что парламентские и тем более правящие партии неизбежно и обязательно касаются этой сферы посредством выработки государственной политики, законотворчества и т.д. независимо от того, насколько широко или, наоборот, узко представлены вопросы безопасности в их программах.

В программах непарламентских партий национальная безопасность в целом и отдельные ее виды закреплены по-разному вплоть до их полного отсутствия.

Институты гражданского общества, участвующие в выполнении некоторых функций государства. Специфическими институтами гражданского общества являются предусмотренные законодательством временные или постоянные формирования, частично или полностью предназначенные для выполнения функций государства. К таким институтам можно отнести, например, присяжных заседателей, которые принимают непосредственное участие в отправлении правосудия, народных дружинников и казачество, участвующих в охране общественного порядка, и т.д.

В отличие от вышеперечисленных институты данного вида участвуют в обеспечении отдельных видов национальной безопасности не опосредованно, а непосредственно.

Особое место занимает местное самоуправление, которое в науке часто относится к институтам гражданского общества. Однако в силу дискуссионности проблемы оно в данном исследовании не рассматривается.

Народные дружины, являясь общественными организациями, оказывают помощь правоохранительным органам в поддержании правопорядка. Иными словами, данный институт совместно с силовыми структурами обеспечивает общественную и личную безопасность. Народные дружины осуществляют свою деятельность на определенной территории и вносятся в региональный реестр. Следует отметить, что в приграничных районах такие дружины могут привлекаться к охране Государственной границы РФ. Поскольку данный институт гражданского общества имеет ярко выраженный региональный характер, его использование в зависимости от субъекта РФ неравномерно.

Казачество, которое по своей сути является институтом гражданского общества, наделено государственными полномочиями, и эта деятельность прежде всего связана с обеспечением таких видов, как общественная, экологическая, пожарная, государственная безопасность. Взаимодействие казачества с органами государственной власти носит особый характер, не свойственный ни одной иной негосударственной организации.

Добровольные пожарные дружины, созданные после охвативших страну в 2010 г. лесных пожаров, являются видом пожарной охраны. В современной России пожарные дружины принимают активное участие в профилактике и тушении пожаров. Их роль в обеспечении пожарной безопасности постоянно растет. Следует отметить, что деятельность добровольной пожарной охраны координируется общероссийской общественной организацией «Всероссийское добровольное пожарное общество» (ВДПО) [https://vdpo.ru/main/o-nas/obschie-svedeniya]. В рамках этой организации с 2008 г. также функционирует Всероссийское детско-юношеское общественное движение «Юный пожарный». Региональные отделения ВДПО организуют большую работу по профилактике пожаров, а также предо-

ставлению конкретных услуг населению. Однако главным является непосредственная помощь народных пожарных дружин в тушении пожаров.

Добровольческие формирования — это особый институт гражданского общества, создаваемый в кризисное время для обеспечения национальной безопасности и обороны страны. В условиях проведения специальной военной операции добровольческие подразделения выполняют боевые задачи, а также оказывают помощь мирным гражданам наравне с кадровыми военнослужащими. Основными типами рассматриваемых подразделений являются следующие отряды: штурмовые, специального назначения, медицинские, поисковые, технического обеспечения. Данные формирования появились на основе проекта Главного организационно-мобилизационного управления Генерального штаба Вооруженных Сил РФ о создании Боевого армейского резерва страны, в соответствии с которым в 2021 г. началось переформатирование подготовки и обучения резервистов. С марта 2022 г. решением Президента РФ началось формирование добровольческих подразделений как предоставление гражданам Российской Федерации возможности добровольно выполнить свой конституционный долг по защите Отечества. На современном этапе в зоне СВО действуют многочисленные добровольческие формирования, а количество добровольцев, желающих принять участие в защите Родины, остается большим. Многие подобные подразделения комплектуются на региональной основе, т.е. представляют тот или иной субъект РФ.

Сравнительно новый для современной России институт добровольческих формирований в условиях противостояния нашего государства с коллективным Западом, ведущим гибридную войну с использованием марионеточного киевского режима, уже приобрел безусловную значимость не только как источник пополнения боевых подразделений, но и как свидетельство неистребимого патриотизма народов России, готовых в тяжелое время встать на защиту Отечества и обеспечить национальную безопасность и обороноспособность страны.

Волонтерские организации, функционирующие в современной России, охватывают в своей деятельности практически все сферы общественных отношений. В целом деятельность добровольческих (волонтерских) отрядов можно расценивать как весомый вклад в обеспечение личной, информационной, экологической, общественной и иных видов национальной безопасности. Волонтерское движение в России заинтересовано в расширении сфер своей деятельности.

Таким образом, большое количество институтов гражданского общества в той или иной мере принимают участие в обеспечении национальной безопасности совместно с органами государственной и муниципальной власти. При этом следует подчеркнуть, что наиболее эффективными среди них являются созданные по инициативе государства, прежде всего Президента РФ. Возможно, это связано с тем, что до сих пор не преодолена до конца неоднородность и фрагментарность развития институтов гражданского общества в России. В то же время «повышение роли конструктивно

настроенных ассоциаций граждан в системе защиты национальных интересов и стратегических национальных приоритетов» [11, стр. 173] становится все более очевидным в российской действительности.

Сказанное позволяет сделать вывод о том, что на современном этапе все очевидней становится тенденция повышения активности институтов гражданского общества в сфере обеспечения общественной безопасности в частности и национальной безопасности в целом.

Список источников

1. Алексеев, К. В. Структурно-системный анализ национальной безопасности / К. В. Алексеев // Транспортное право и безопасность. — 2025. — № 4(56). — С. 59—70.
2. Ахмедов, Р. М. Взаимодействие институтов государства и религиозных объединений как важный фактор обеспечения национальной безопасности в Российской Федерации / Р. М. Ахмедов // Гражданское общество в России и за рубежом. — 2024. — № 02. — С. 24—26.
3. Башкунов, А. А. Социально-политическая безопасность регионов как фактор национальной безопасности современной России : автореф. дис. … канд. полит. наук / А. А. Башкунов. — Орел, 2009.
4. Защита прав потребителей в Российской Федерации в 2019 году: государственный доклад. — Москва : Федеральная служба по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека, 2020.
5. Карапетян, Л. М. Политические партии в судьбе России / Л. М. Карапетян. — Санкт-Петербург, 2009.
6. Козик, Л. П. Роль профсоюзов в обеспечении национальной безопасности Республики Беларусь / Л. П. Козик // Проблемы управления. — 2006. — № 4 (21). — С. 66—69.
7. Кошкина, З. Н. Общественная палата Российской Федерации — конституционно-правовой институт гражданского общества в современных условиях / З. Н. Кошкина // Вестник Университета. — 2014. — № 4. — С. 70—72.
8. Никоненко, С. А. Политические партии как институт политической организации гражданского общества / С. А. Никоненко// Вестник ТГУ. — 2011. — Выпуск 10 (102). — С. 278—282.
9. Огнева, Е. А. Общественная палата как правозащитный институт в системе общественного контроля современной России / Е. А. Огнева // Политика и право. — 2014. — № 1. — С. 146—151.
10. Соколов, Н. Н. Общественно-политические движения: противоречия в трактовке понятия / Н. Н. Соколов // Гуманитарные науки. Вестник финансового университета. — 2018. — № 3 (33). — С. 44—49.
11. Фантров, П. П. Политические технологии взаимодействия институтов государства и гражданского общества в процессе обеспечения национальной безопасности России : дис. … канд. полит. наук / П. П. Фантров. — Москва, 2019.
12. Чулюкова, С. А. Общественные организации (объединения) и их роль в становлении гражданского общества : учебное пособие / С. А. Чулюкова. — Москва : Академия естествознания, 2012.

References

1. Alekseyev, K. V. Strukturno-sistemnyy analiz natsional'noy bezopasnosti [Structural-systemic analysis of national security] / K. V. Alekseyev // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2025. — № 4(56). — S. 59—70.

2. Akhmedov, R. M. Vzaimodeystviye institutov gosudarstva i religioznykh ob"yedineniy kak vazhnyy faktor obespecheniya natsional'noy bezopasnosti v Rossiyskoy Federatsii [Interaction between state institutions and religious associations as an important factor in ensuring national security in the Russian Federation] / R. M. Akhmedov // Grazhdanskoye obshchestvo v Rossii i za rubezhom. — 2024. — № 02. — S. 24—26.
3. Bashkunov, A. A. Sotsial'no-politicheskaya bezopasnost' regionov kak faktor natsional'noy bezopasnosti sovremennoy Rossii [Socio-political security of regions as a factor of national security in modern Russia]: avtoref. dis. … kand. polit. nauk / A. A. Bashkunov. — Orel, 2009.
4. Zashchita prav potrebiteley v Rossiyskoy Federatsii v 2019 godu [Consumer rights protection in the Russian Federation in 2019]: gosudarstvennyy doklad. — Moskva: Federal'naya sluzhba po nadzoru v sfere zashchity prav potrebiteley i blagopoluchiya cheloveka, 2020.
5. Karapetyan, L. M. Politicheskiye partii v sud'be Rossii [Political Parties' role in the destiny of Russia] / L. M. Karapetyan. — Sankt-Peterburg, 2009.
6. Kozik, L. P. Rol' profsoyuzov v obespechenii natsional'noy bezopasnosti Respubliki Belarus' [The role of trade unions in national security enforcement of the Republic of Belarus] / L. P. Kozik // Problemy upravleniya. — 2006. — № 4 (21). — S. 66—69.
7. Koshkina, Z. N. Obshchestvennaya palata Rossiyskoy Federatsii — konstitutsionno-pravovoy institut grazhdanskogo obshchestva v sovremennykh usloviyakh [The Civic Chamber of the Russian Federation: a constitutional-legal institution of civil society in modern conditions] / Z. N. Koshkina // Vestnik Universiteta. — 2014. — № 4. — S. 70—72.
8. Nikonenko, S. A. Politicheskiye partii kak institut politicheskoy organizatsii grazhdanskogo obshchestva [Political parties as an institution of the political organization of civil society] / S. A. Nikonenko// Vestnik TGU. — 2011. — Vypusk 10 (102). — S. 278—282.
9. Ogneva, Ye. A. Obshchestvennaya palata kak pravozashchitnyy institut v sisteme obshchestvennogo kontrolya sovremennoy Rossii [The Civic Chamber as a human rights institution within the system of public supervision in modern Russia] / Ye. A. Ogneva // Politika i pravo. — 2014. — № 1. — S. 146—151.
10. Sokolov, N. N. Obshchestvenno-politicheskiye dvizheniya: protivorechiya v traktovke ponyatiya [Socio-political movements: contradictions in the interpretation of the concept] / N. N. Sokolov // Gumanitarnyye nauki. Vestnik finansovogo universiteta. — 2018. — № 3 (33). — S. 44—49.
11. Fantrov, P. P. Politicheskiye tekhnologii vzaimodeystviya institutov gosudarstva i grazhdanskogo obshchestva v protsesse obespecheniya natsional'noy bezopasnosti Rossii [Political technologies for the interaction between state institutions and civil society in enforcing Russia's national security]: dis. … kand. polit. nauk / P. P. Fantrov. — Moskva, 2019.
12. Chulyukova, S. A. Obshchestvennyye organizatsii (ob"yedineniya) i ikh rol' v stanovlenii grazhdanskogo obshchestva [Public organizations (associations) and their role in the formation of civil society]: uchebnoye posobiye / S. A. Chulyukova. — Moskva: Akademiya yestestvoznaniya, 2012.

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 150—157.
Transport law and security. 2026; (3(59)):150—157.

Научная статья
УДК 343.2/.7
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-12

Реабилитация нацизма в контексте обеспечения национальной безопасности

Шиян Валентина Ивановна,
кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры
«Уголовное право, уголовный процесс и правоохранительная деятельность»,
Российского университета транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

ORCID: https://orcid.org/0000-0003-1295-4947
РИНЦ SPIN-код: 1210-5899, AuthorID: 761441

Аннотация. Противодействие проявлениям экстремизма в России — одна из важнейших задач в сфере обеспечения национальной безопасности. Одним из этапов ее реализации является принятие Федерального закона от 5 мая 2014 г. № 128-ФЗ, дополнившего УК РФ статьей 354.1 («Реабилитация нацизма»), которая призвана предотвратить распространение нацистской идеологии на территории России, противодействовать попыткам фальсификации истории. На государственном уровне признано, что распространение реабилитации нацизма способствует искажению исторической правды, разрушению исторической памяти, создает условия для межнациональных и межрелигиозных конфликтов, подрывает доверие к институтам государства, дискредитирует идеи служения Отечеству и др., а в целом представляет объективную угрозу национальной безопасности Российской Федерации. Несмотря на принимаемые меры предупреждения, говорить о благоприятных тенденциях не приходится, поскольку в течение последних пяти лет отмечается последовательный рост преступлений, предусмотренных ст. 354.1 УК РФ, и лиц, их совершивших. Об актуальности вопросов, рассматриваемых в статье, свидетельствует и повышенная степень общественной опасности реабилитации нацизма. В статье представлены результаты исследования международных актов и российского законодательства, научных работ и статистических показателей МВД России за период с 2021 по 2025 г. о преступлениях, предусмотренных ст. 354.1 УК РФ, а также криминологический портрет личности преступника, осужденного за реабилитацию нацизма. Внимание уделено состоянию и тенденциям реабилитации нацизма, обоснованию его общественной опасности и криминализации. Статья содержит информацию о наиболее распространенных формах совершения реабилитации нацизма. По мнению автора, результаты проведенного исследования свидетельствуют о необходимости повышения эффективности совокупности мер, направленных на предупреждение реабилитации нацизма.

Ключевые слова: реабилитация нацизма; преступления экстремистской направленности; национальная безопасность; предупреждение преступности; общественная безопасность; личность преступника.

Для цитирования: Шиян В. И. Реабилитация нацизма в контексте обеспечения национальной безопасности // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 150—157. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-12.

Original article

The rehabilitation of Nazism in the context of national security enforcement

Valentina Iv. Shiyan,
Candidate of Law, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Criminal Law, Criminal Procedure,
and Law Enforcement Activity, Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT),
Moscow, Russia

Abstract. Countering extremism in Russia is one of the most important tasks to enforce national security. A key step in this effort was the adoption of Federal Law No. 128-FZ of May 5, 2014, which added Article 354.1 ("Rehabilitation of Nazism") to the Criminal Code of the Russian Federation. The article aims to prevent the spread of Nazi ideology within Russia and to counter attempts to falsify history. It is recognized at the state level that the spread of the rehabilitation of Nazism contributes to the distortion of historical truth and the erosion of historical memory, creates conditions for interethnic and interfaith conflicts, undermines trust in state institutions, discredits the ideals of service to the Fatherland, and so forth—thereby posing an objective threat to the national security of the Russian Federation. Despite the preventive measures, there are no grounds to speak of favorable trends, as the last five years have seen a consistent rise in crimes under Article 354.1 of the Criminal Code of the Russian Federation and in the number of individuals committing them. The high degree of public danger associated with the rehabilitation of Nazism underscores the relevance of the issues of the current paper. There have been presented the findings of a study covering international instruments, Russian legislation, scholarly literature, and Russian Interior Ministry statistics (2021–2025) regarding crimes under Article 354.1 of the Criminal Code, alongside a criminological profile of the offender convicted of rehabilitating Nazism. There has been paid attention to the state and trends regarding the rehabilitation of Nazism, recognizing its danger to society and the need for its criminalization. The current paper has outlined the most common forms of the rehabilitation of Nazism. According to the author the study results demonstrate the necessity to enhance the efficiency of measures aimed at preventing the rehabilitation of Nazism.

Keywords: rehabilitation of Nazism; extremist crimes; national security; crime prevention; public security; profile of an offender.

For citation: Shiyan V.I. The rehabilitation of Nazism in the context of national security enforcement // Transport law and security. 2026; (3(59)):150—157.

© Шиян В. И., 2026

История России, со времен Древней Руси до настоящего времени, богата знаменательными событиями. Во все века героизм, мужество воинов России, мощь и слава русского оружия были неотъемлемой частью величия Российского государства. В радости военных побед, а в ряде случаев и горечи временных поражений не забывали и о пленных, всем миром собирали полоняничные деньги, сберегали народ России, развивали человеческий потенциал.

Несмотря на богатое наследие, уникальный культурный код, самобытную цивилизацию, многочисленные достижения в различных сферах общественной жизни, способность обеспечить технологическое лидерство, эффективность государственного управления и т.п., Россия никогда не претендовала на исключительность и превосходство.

В современную эпоху геополитической нестабильности, разрушения однополярного мира и перехода к многополярности, угроз военно-политического характера, цивилизационного и ценностного кризиса, ведущего к утрате человечеством традиционных духовно-нравственных ориентиров и моральных принципов, «Российская Федерация выступает за расширение равноправного многостороннего сотрудничества, укрепление и развитие универсальных международных институтов в целях снижения глобальной напряженности, укрепления международной безопасности, выработки механизмов взаимодействия и согласования интересов разных центров развития…» (п. 24 Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400).

В соответствии с ч. 3 ст. 67.1 Конституции РФ «Российская Федерация чтит память защитников Отечества, обеспечивает защиту исторической правды. Умаление значения подвига народа при защите Отечества не допускается».

Защита традиционных российских духовно-нравственных ценностей, культуры и исторической памяти осуществляется в целях укрепления единства народов Российской Федерации на основе общероссийской гражданской идентичности, сохранения исконных общечеловеческих принципов и общественно значимых ориентиров социального развития (п. 92 Стратегии национальной безопасности Российской Федерации).

Наряду с применяемыми государством мерами, направленными на устранение объективных угроз национальным интересам Российской Федерации, продолжают выявляться преступления, предусмотренные ст. 354.1 «Реабилитация нацизма» УК РФ.

Данная статья введена законодателем в уголовный закон Федеральным законом от 5 мая 2014 г. № 128-ФЗ и определяет уголовную ответственность за отрицание фактов, установленных приговором Международного военного трибунала, одобрение преступлений, установленных приговором Международного военного трибунала, а равно распространение заведомо ложных сведений о деятельности СССР в годы Второй мировой войны, о ветеранах Великой Отечественной войны, совершенные публично; распространение выражающих явное неуважение к обществу сведений о днях воинской славы и памятных датах России, связанных с защитой Отечества, а равно осквернение символов воинской славы России, оскорбление памяти защитников Отечества либо унижение чести и достоинства ветерана Великой Отечественной войны, совершенные публично.

Статья 354.1 УК РФ появилась в уголовном законодательстве России в период активных попыток пересмотра итогов Второй мировой войны, оправдания нацизма, действий руководства Германии в годы Второй мировой войны; возрождения и развития радикальных националистических движений на Украине; осквернения и/или демонтирования скульптурных, архитектурных сооружений, посвященных борьбе с фашизмом либо жертвам фашизма, памятников советским воинам освободителям; реабилитации военных преступников. До настоящего времени продолжают оставаться традиционными марши и собрания ветеранов СС и СД в Прибалтике, на Украине, перезахоронения с почестями останков пособников фашизма, организовывавших и принимавших участие в массовых убийствах советских граждан, в геноциде советского народа и др.

В связи с этим закономерно в формах статистической отчетности МВД России и научной литературе реабилитацию нацизма относят к преступлениям экстремистской направленности. По данным М. В. Гончаровой, в структуре преступлений экстремистской направленности доля деяний, предусмотренных ст. 354.1 УК РФ, составляет 8,4% [2, стр. 41—46].

Несмотря на криминализацию реабилитации нацизма, ежегодно наблюдается увеличение количества исследуемого вида преступлений. Так, по итогам 2025 г. темпы прироста к 2024 г. составили 38,8%. Возросло и число лиц, их совершивших (+55,2%) — табл. 1.

Таблица 1

Динамика количества зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 354.1 УК РФ и лиц, их совершивших, в 2021—2025 гг.

Показатели	2021	2022	2023	2024	2025	Прирост/ снижение к 2024 г., %
Количество зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 354.1 УК РФ	89	131	104	129	179	+38,8
Количество лиц, выявленных за совершение преступлений, предусмотренных ст. 354.1 УК РФ	57	103	65	87	135	+55,2

По справедливому замечанию О. Р. Афанасьевой, независимо от кажущейся невысокой распространенности рассматриваемых деяний в сравнении с общеуголовными преступлениями, их отличает повышенная степень общественной опасности, поскольку они посягают на саму возможность мирного сосуществования, на современный миропорядок [1, стр. 601—608].

П. В. Пошелов в качестве особенностей общественной опасности реабилитации нацизма называет:

1) значимость общественных отношений, которые претерпевают негативное воздействие (мир и безопасность человечества, основы конституционного строя, общественная нравственность, конституционные права и свободы человека и гражданина и др.);

2) мощное отрицательное идеологическое воздействие на общественное сознание, направленное на концептуальное расслоение взглядов на конструктивно значимые для общества вопросы, выступающие фундаментом современного Российского государства;

3) направленность на создание в массовом общественном сознании ситуации допустимости развязывания агрессивной войны, имеющей своей целью физическое уничтожение людей в зависимости от их национальной принадлежности [6, стр. 10—11].

Думается, что общественная опасность нацизма и отличие от других видов экстремистских и националистических идеологий заключается и в том, что ему свойственна не только идея превосходства (расового, этнического, национального и пр.), но и активное стремление утвердить эту идею за счет физического уничтожения «неполноценных» рас, этносов, национальностей и иных групп.

Учитывая географию преступности, наибольшее количество преступлений, предусмотренных ст. 354.1 УК РФ, регистрируется в Приволжском федеральном округе (44 преступления, темпы прироста к 2024 г. — 63,0%) и Центральном федеральном округе (38 преступлений, темпы прироста — 58,3%).

Думается, что отчасти незначительное количество зарегистрированных преступлений исследуемого вида объясняется отсутствием в российском законодательстве легального понятия «нацизм», которое можно было бы однозначно использовать в правоприменительной практике.

Безусловно, терминология является основой любой профессиональной деятельности. Крылатое изречение юристов Римской империи — *absoluta sententia expositore non indigent* (ясное значение не требует объяснений), не утратило своей актуальности и в наши дни.

Необходимо отметить, что попытки закрепления понятия «нацизм» предпринимались неоднократно как на международном, так и национальном уровне. Например, Модельный закон о недопустимости действий по реабилитации нацизма, героизации нацистских преступников и их пособников (принят в г. Санкт-Петербурге 17 мая 2012 г.) в ст. 1 содержит следующую дефиницию: «нацизм — тоталитарная идеология (доктрина) и практика ее применения гитлеровской Германией, ее союзниками и сателлитами в период с 1933 по 1945 годы, связанная с тоталитарными террористическими методами власти, официальной градацией всех наций по степени полноценности, пропагандой превосходства одних наций над другими, сопровождавшаяся преступлениями против мира, военными пре-

ступлениями, преступлениями против человечности, геноцидом, признанными таковыми Международным военным трибуналом для суда и наказания главных военных преступников европейских стран оси». Однако этот документ является законодательным актом рекомендательного характера.

В проекте федерального закона № 504872-6 «О противодействии реабилитации нацизма, героизации нацистских преступников и их пособников», который вносился в Государственную Думу в 2019 г., в ст. 1 термин «нацизм» раскрывался аналогично представленному в указанном Модельном законе. Тем не менее этот проект был отклонен.

В научной литературе заслуживает внимания представленная А. Г. Кибальник и А. Ю. Ивановым в уголовно-правовом смысле трактовка нацизма, под которым авторы предлагают понимать «идеологию и практику осуществления превосходства одной расовой или национальной группы над другой, ставящие своей целью полное либо частичное физическое уничтожение “оппозиционной” расовой, национальной либо этнической группы» [5, стр. 27—32].

Определенная сложность в процессе расследования исследуемого вида преступления связана с тем, что абсолютное большинство (более 85%) таких деяний совершается с использованием информационно-телекоммуникационных сетей, в том числе сети «Интернет».

Наиболее распространенными формами совершения противоправных действий, направленных на реабилитацию нацизма, являются:

— продвижение в средствах массовой информации и в социальных сетях недостоверных исторических мифов о Второй мировой войне;

— изъятие из исторического контекста ряда спорных фактов, вокруг которых выстраиваются заведомо ложные умозаключения не в пользу Российской Федерации;

— введение без надлежащего научного обоснования новых понятий и терминов, имеющих отношение к политической обстановке, складывающейся на территории Европы накануне, во время и после Второй мировой войны [3, стр. 144—149];

— «корректировка» исторических событий и биографий нацистских лидеров [4, стр. 88—110].

Согласно традиционному криминологическому постулату эффективное предупреждение преступности возможно лишь в том случае, если внимание будет сконцентрировано на личности преступника, его специфических свойствах, поскольку именно личность преступника — основополагающий элемент в механизме преступного поведения.

Результаты проведенного исследования позволяют представить следующий криминологический портрет личности преступника, осужденного за реабилитацию нацизма. Это в большинстве своем лица мужского пола (более 90%) в возрасте 18—24 лет (каждый третий) или 30—39 лет (20%), со средним (полным) общим и основным общим образованием (более

44%), не имеющие постоянного источника дохода (каждый второй), ранее совершавшие преступления (более 25%) в основном против собственности и преступления экстремистской направленности, которым свойственны высокая потребность в признании, повышенная возбудимость, стремление к лидерству, господству и самоутверждению, оппозиционность, крайний национализм, следование идеи расового превосходства, выраженные антироссийские установки.

Примечательно, что в обычной повседневной жизни многие из осужденных по ст. 354.1 УК РФ очень хорошо мимикрировали. Например, не привлекались к административной и уголовной ответственности, проходили военную службу в рядах Вооруженных Сил РФ, добросовестно осуществляли уход за нетрудоспособными родителями, несовершеннолетними детьми, а иногда и малолетними внуками. Из числа работающих большинство неоднократно отмечались наградами за добросовестный труд и характеризовались положительно. Лишь в социальных сетях раскрывалась их настоящая сущность. Причем даже псевдонимы подбирали созвучные с именами нацистских преступников — Слава Гесс, Адольф Иванов, Леня Чижик-Чатари и др.

Однако результаты анализа материалов следственно-судебной практики не позволяют говорить о стойкости антиобщественных взглядов таких обвиняемых и подсудимых, поскольку в процессе уголовного судопроизводства подавляющее большинство полностью признали свою вину и раскаялись в содеянном.

Учитывая криминологическую характеристику реабилитации нацизма как угрозы национальной безопасности, можно констатировать, что криминализация реабилитации нацизма вполне оправданна и своевременна.

Список источников

1. Афанасьева, О. Р. Состояние и тенденции преступлений против мира и безопасности человечества в Российской Федерации / О. Р. Афанасьева // Сборник материалов V Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, приуроченной к 80-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне (Москва, 20—21 марта 2025 г.) /научное редактирование В. В. Меркурьев. — Москва, 2025.
2. Гончарова, М. В. Состояние и проблемы предупреждения реабилитации нацизма / М. В. Гончарова / Расследование преступлений против мира и безопасности человечества: материалы международной научно-практической конференции, Москва, 30 ноября 2023 года. — Москва : Московская академия Следственного комитета Российской Федерации имени А. Я. Сухарева, 2024.
3. Грибанов, Е. В. Уголовная ответственность за реабилитацию нацизма: историко-правовые основания и характеристика / Е. В. Грибанов, И. В. Яблонский // Общество и право. — 2017. — № 1(59). — С. 144—149.
4. Иванов, А. Ю. Уголовная ответственность за реабилитацию нацизма : дис. … канд. юрид. наук / А. Ю. Иванов. — Ставрополь, 2017.
5. Кибальник, А. Г. Уголовная ответственность за реабилитацию нацизма (ч. 1, 2 ст. 354.1 УК РФ) / А. Г. Кибальник, А. Ю. Иванов // Уголовное право. — 2015. — № 4. — С. 27—32.

6. Пошелов, П. В. Уголовно-правовая оценка реабилитации нацизма : дис. … канд. юрид. наук / П. В. Пошелов. — Омск, 2023.

References

1. Afanas'yeva, O. R. Sostoyaniye i tendentsii prestupleniy protiv mira i bezopasnosti chelovechestva v Rossiyskoy Federatsii [The state and trends of crimes against the peace and security of mankind in the Russian Federation] / O. R. Afanas'yeva // Sbornik materialov V Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii s mezhdunarodnym uchastiyem, priurochennoy k 80-y godovshchine Pobedy v Velikoy Otechestvennoy voyne (Moskva, 20—21 marta 2025 g.) /nauchnoye redaktirovaniye V. V. Merkur'yev. — Moskva, 2025.
2. Goncharova, M. V. Sostoyaniye i problemy preduprezhdeniya reabilitatsii natsizma [The state of and challenges in preventing the rehabilitation of Nazism] / M. V. Goncharova / Rassledovaniye prestupleniy protiv mira i bezopasnosti chelovechestva: materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, Moskva, 30 noyabrya 2023 goda. — Moskva: Moskovskaya akademiya Sledstvennogo komiteta Rossiyskoy Federatsii imeni A. YA. Sukhareva, 2024.
3. Gribanov, Ye. V. Ugolovnaya otvetstvennost' za reabilitatsiyu natsizma: istoriko-pravovyye osnovaniya i kharakteristika [Criminal liability for the rehabilitation of Nazism: historical-legal foundations and characteristics] / Ye. V. Gribanov, I. V. Yablonskiy // Obshchestvo i pravo. — 2017. — № 1(59). — S. 144—149.
4. Ivanov, A. YU. Ugolovnaya otvetstvennost' za reabilitatsiyu natsizma [Criminal liability for the rehabilitation of Nazism: dissertation for the degree of candidate of legal sciences]: dis. … kand. yurid. nauk / A. YU. Ivanov. — Stavropol', 2017.
5. Kibal'nik, A. G. Ugolovnaya otvetstvennost' za reabilitatsiyu natsizma (ch. 1, 2 st. 354.1 UK RF) [Criminal liability for the rehabilitation of Nazism (Parts 1 and 2 of Article 354.1 of the Criminal Code of the Russian Federation)] / A. G. Kibal'nik, A. YU. Ivanov // Ugolovnoye pravo. — 2015. — № 4. — S. 27—32.
6. Poshelov, P. V. Ugolovno-pravovaya otsenka reabilitatsii natsizma [Criminal law assessment of the rehabilitation of Nazism]: dis. … kand. yurid. nauk / P. V. Poshelov. — Omsk, 2023.

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 158–167.
Transport law and security. 2026; (3(59)):158–26.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 342
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-13

Совершенствование законодательства об общественной безопасности под влиянием цифровых технологий

Ягофарова Инара Дамировна,
кандидат юридических наук, доцент,
Уральский государственный экономический университет,
старший научный сотрудник
Центра исследования проблем безопасности
Российской академии наук,
Екатеринбург, Москва, Россия

ORCID: https://orcid.org/0000-0002-8508-7920
РИНЦ SPIN-код: 7216-8150, AuthorID: 488352

Аннотация. В статье обосновывается необходимость модернизации российского законодательства об общественной безопасности в условиях цифровизации. Настоящая статья ставит своей целью выявление основных проблем правового регулирования общественной безопасности в условиях цифровизации, а также разработку рекомендаций по совершенствованию законодательства с учетом новых технологических реалий. В качестве основных методов исследования были использованы сравнительно-правовой метод, исторический анализ, социологическое исследование, а также формально-логический метод. Выявлено, что существующая нормативная база носит фрагментарный характер и не в полной мере адаптирована к цифровым вызовам и угрозам. В связи с этим требуется комплексное совершенствование правового регулирования, предполагающее систематизацию законодательства об общественной безопасности с учетом цифровых аспектов, корректировка уголовного законодательства в части совершенствования санкций за преступления, совершенные с применением информационных и цифровых ресурсов, создание правовой основы для применения искусственного интеллекта в деятельности правоохранительных органов и т.д. Сформулированы выводы о необходимости дальнейшего совершенствования законодательства об общественной безопасности с учетом цифровых вызовов и угроз.

Ключевые слова: общественная безопасность; цифровые технологии; правовое регулирование; искусственный интеллект; цифровые вызовы и угрозы общественной безопасности.

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

Для цитирования: Ягофарова И. Д. Совершенствование законодательства об общественной безопасности под влиянием цифровых технологий // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 158–167. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-13.

Original article

Improvement of public security legislation under the effect of digital technologies

Inara D. Yagofarova,
Candidate of Law, Associate Professor,
Ural State University of Economics,
Senior Researcher of the
Security Problems Studies Center of RAS,
Ekaterinburg, Moscow, Russia

Abstract. The current paper has substantiated the necessity to modernize Russian legislation on public security in the context of digitalization. The purpose of the current study was to identify key issues regarding the legal regulation of public security in the context of digitalization and to develop recommendations for improving legislation, taking into account new technological realities. The primary research methods of the study included the comparative legal method, historical analysis, sociological research, and the formal-logical method. There has been found that the existing regulatory framework is fragmentary in nature and not fully adapted to digital challenges and threats. In this regard, a comprehensive improvement of the legal framework is of necessity, entailing the systematization of public security legislation taking into account digital aspects, the adjustment of criminal law, specifically regarding sanctions for crimes committed using information and digital resources, and the establishment of a legal basis for the use of artificial intelligence in law enforcement activities, among other measures. There have been drawn conclusions regarding the necessity to further refine public security legislation in light of digital challenges and threats.

Keywords: public security; digital technologies; legal regulation; artificial intelligence; digital challenges and threats to public security.

The current paper has been prepared as part of the implementation of the state assignment “Comprehensive study of public security issues as a strategic priority of national security of the Russian Federation (FFFZ-2025-0001)”.

For citation: Yagofarova I.D. Improvement of public security legislation under the effect of digital technologies // Transport law and security. 2026; (3(59)):158–167.

© Ягофарова И. Д., 2026

Стремительная цифровизация всех сфер общественной жизни сопровождается ростом новых вызовов и угроз общественной безопасности, которые не были в полной мере учтены при разработке действующей нормативно-правовой базы. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации (утверждена Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400) (далее — Стратегия 2021 г.) относит государственную и общественную безопасность к числу стратегических национальных приоритетов (п. 26), однако анализ ее положений показывает, что она лишь контурно обозначает данное направление, не выделяя цифровые вызовы и угро-

зы (кибертерроризм, киберэкстремизм, распространение деструктивного контента и др.) в качестве самостоятельных объектов противодействия.

При этом Концепция общественной безопасности в Российской Федерации (утверждена Президентом РФ 14 ноября 2013 г. № Пр-2685) (далее — Концепция 2013 г.), срок реализации которой закончился в 2020 г., также не содержала положений, адекватно отражающих современные реалии киберпространства. Таким образом, единственный профильный документ стратегического планирования в сфере общественной безопасности не только фактически прекратил свое действие, но и по своему содержанию не соответствовал вызовам цифровой эпохи даже в период своего действия. При этом новый документ стратегического планирования в сфере общественной безопасности до настоящего времени не принят, что оставляет данную область без концептуального ориентира в условиях цифровой трансформации.

Вместе с тем правовое регулирование общественной безопасности в условиях цифровизации осуществляется множеством нормативных правовых актов — Федеральными законами от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности», от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации», от 25 июля 2002 г. № 114-ФЗ «О противодействии экстремистской деятельности» и др. Однако данные акты, будучи принятыми в разное время и в ответ на различные угрозы, регулируют отдельные аспекты, не создавая целостной системы, способной адекватно реагировать на новые цифровые вызовы и угрозы. В связи с этим возникает объективная необходимость проанализировать, как законодатель реагировал на появление новых цифровых вызовов и угроз, и выработать конкретные предложения по совершенствованию правового регулирования в данной сфере.

Целью настоящего исследования является анализ динамики развития российского законодательства в сфере общественной безопасности под влиянием цифровых технологий, выявление пробелов правового регулирования, а также разработка предложений по совершенствованию нормативно-правовой базы с учетом новых вызовов и угроз, возникающих в цифровой среде.

Проблема влияния цифровых технологий на правовое регулирование общественной безопасности активно разрабатывается в современной юридической науке. Исследователи анализируют конкретные цифровые угрозы, выявляют проблемы правоприменения и предлагают пути совершенствования законодательства. Так, В. М. Шеншин в своих исследованиях констатирует, что противодействие цифровому экстремизму и терроризму является одной из наиболее значимых государственных задач, однако ее решение затруднено множеством проблем [1]. Автор выделяет трудности блокировки экстремистских ресурсов, использующих анонимные программы (*VPN*), длительность процедуры признания контента экстремистским, невозможность получения данных от владельцев зарубежных ин-

тернет-ресурсов. В качестве предложения автор предлагает разработать в УК РФ новый состав преступления «кибертерроризм», автоматизировать мониторинг за экстремистскими материалами и активизировать международное сотрудничество в борьбе с киберпреступностью.

В своих исследованиях Е. А. Ларина анализирует феномен кибersталкинга как одну из наиболее агрессивных форм отклоняющегося поведения в сети Интернет. Автор отмечает, что распространение кибersталкинга угрожает личной, информационной и финансовой безопасности граждан. На основе анализа зарубежного опыта (США, Великобритании, Германии, Сингапура и т.д.) делается вывод о целесообразности применения наиболее эффективных мер противодействия кибersталкингу, успешно функционирующих за рубежом, для защиты российского населения в виртуальном пространстве. Автором подчеркивается, что в России данное деяние не криминализировано [2].

Рассматривая проблемы киберпреступности, Г. А. Майстренко отмечает, что для борьбы с этим видом преступности требуется активизация совместных усилий государств в борьбе с данным феноменом [3]. Действительно, рост киберпреступности требует международной кооперации, а анализ сущности и видов таких преступлений является необходимой базой для эффективного законотворчества и правоприменения. Без этого борьба будет ситуативной и несистемной.

Ряд авторов в своих исследованиях выявляют роль и обосновывают высокую значимость кибервызова как требования по обеспечению безопасности цифровой информации, определяют факторы влияния на киберриски и предлагают вариант построения программы управления киберрисками [4]. Данный подход с практической позиции является значимым, поскольку цифровизация без системного управления рисками ведет к уязвимости.

В. В. Машко акцентирует внимание на том, что в российском законодательстве отсутствует четкое понимание понятий, связанных с регулированием кибертерроризма, а также нет единообразной практики правоприменения, включая трансграничный характер угроз и недостаточную обеспеченность правоохранительных органов техническими средствами [5]. Отсутствие четких дефиниций в российском законодательстве и трансграничность угроз действительно является реальной проблемой. Однако предложенное в работе автором определение кибертерроризма является лишь первым шагом, поскольку без унификации на международном уровне и без реального оснащения правоохранительных органов его ценность ограничена.

Обзор дискуссий свидетельствует о том, что научное сообщество активно исследует различные аспекты влияния цифровых технологий на общественную безопасность. Исследователи анализируют конкретные угрозы (кибersталкинг, кибертерроризм, киберэкстремизм), выявляют проблемы

правоприменения (трансграничный характер угроз, отсутствие легальных дефиниций и т.д.) и предлагают пути совершенствования.

Как уже было отмечено, Концепция 2013 г. не содержала положений, адекватно отражающих цифровые вызовы и угрозы общественной безопасности. В п. 6 Концепции 2013 г. было закреплено понятие «государственная система мониторинга состояния общественной безопасности» как единая межведомственная многоуровневая автоматизированная информационная система. Однако данное понятие касалось исключительно технической стороны мониторинга, а не противодействия киберугрозам как таковым. В перечне угроз общественной безопасности, приведенном во втором разделе Концепции, цифровые угрозы отсутствовали, что объясняется тем, что они в тот период еще не приобрели массового характера.

Анализ законодательства позволяет выделить несколько этапов, в рамках которых происходила постепенная трансформация законодательства в части закрепления мер противодействия цифровым вызовам и угрозам.

Первый этап (1996—2011) связан с формированием базовых норм об ответственности за преступления в сфере компьютерной информации. Глава 28 «Преступления в сфере компьютерной информации» была включена в УК РФ в 1996 г. Однако в тот период законодатель еще не выделял цифровые угрозы как угрозы общественной безопасности в широком смысле, ограничиваясь защитой компьютерной информации как таковой.

Второй этап (2011—2016) ознаменовался осознанием того, что цифровые технологии становятся средством совершения «традиционных» преступлений (терроризм, экстремизм). Федеральным законом от 7 декабря 2011 г. № 420-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» были введены квалифицирующие признаки «с использованием информационно-телекоммуникационных сетей» для ряда составов преступлений (ст. 280, 282 и другие УК РФ). Это стало первым прямым признанием законодателем того, что интернет является площадкой для совершения преступлений, посягающих на общественную безопасность.

Третий этап (2016—2021) характеризуется принятием документов стратегического планирования, в которых цифровые угрозы впервые были обозначены на высшем уровне. Доктрина информационной безопасности Российской Федерации. (утверждена Указом Президента РФ от 5 декабря 2016 г. № 646) уже прямо указывает на деятельность террористических и экстремистских организаций, использующих механизмы информационного воздействия, а также на рост компьютерной преступности (п. 12—14).

Четвертый этап (2021—2014) связан с принятием Стратегии 2021 г., которая отнесла информационную безопасность к числу стратегических приоритетов. Однако в Стратегии 2021 г. вопросы противодействия киберугрозам напрямую не выделены.

Пятый этап (с 2024 г. по настоящее время) характеризуется принятием Концепции государственной системы противодействия противоправным деяниям, совершаемым с использованием информационно-коммуникационных технологий (принята распоряжением Правительства РФ от 30 декабря 2024 г. № 4154-р). Данный документ впервые на уровне правительства определяет принципы, цели, задачи и функции государственной системы противодействия киберугрозам.

Анализ положений законодательства в сфере противодействия цифровым угрозам общественной безопасности позволяет выделить следующие пробелы правового регулирования и проблемы правоприменения:

— *отсутствие системного подхода на уровне стратегического планирования и понятийной определенности.* Концепция общественной безопасности 2013 г. утратила силу, а новый документ стратегического планирования в этой сфере не принят. В результате отсутствует документ, в котором были бы закреплены понятия «цифровые вызовы и угрозы общественной безопасности», обозначены формы их проявления и выстроена система противодействия с учетом их специфики. Нормы, касающиеся данной сферы, рассредоточены по различным нормативным актам, что порождает проблему согласованности и непротиворечивости [6];

— *проблема «догоняющего» характера уголовно-правовых норм.* Анализ изменений, внесенных в УК РФ в 2022—2024 гг., показывает, что законодатель реагирует на уже существующие угрозы, а не упреждает их. Как подчеркивается специалистами, в условиях острого противостояния необходимо использовать превентивные меры уголовного законодательства [7], однако действующий механизм правового регулирования не всегда позволяет это делать эффективно;

— *несоразмерность санкций степени общественной опасности деяний.* В ряде случаев законодатель, криминализируя общественно опасные деяния в сфере общественной безопасности, не учитывает должным образом санкционный аспект. Как отмечают исследователи, в качестве основной меры наказания указан штраф, если указано лишение свободы, то не определен нижний предел, что принижает значимость безопасности государственной власти [8]. Особенно это заметно применительно к преступлениям, совершаемым с использованием цифровых технологий и причиняющих значительный ущерб общественной безопасности. Штрафные санкции, даже в крупных размерах, не всегда выступают адекватной мерой ответственности за деяния, подрывающие основы общественной безопасности;

— *проблема правовой регламентации применения искусственного интеллекта в обеспечении общественной безопасности.* Внедрение технологий искусственного интеллекта (ИИ) в деятельность правоохранительных органов открывает новые возможности для обеспечения общественной безопасности. Однако правовое регулирование применения ИИ в этой сфере находится в зачаточном состоянии. Как обоснованно указано в

научной литературе, несмотря на то что ИИ является наиболее перспективным направлением цифровизации в современный период, есть необходимость детальной технической доработки соответствующих систем для устранения рисков нарушений прав и свобод человека [9]. Особую озабоченность вызывает отсутствие законодательных гарантий против дискриминационного использования алгоритмов ИИ, а также нерешенность вопросов юридической ответственности за ошибки при принятии решений с использованием ИИ [10];

— *трансграничный характер угроз и недостаточная координация*. Киберугрозы не признают государственных границ, что создает дополнительные сложности для правоприменения. Отсутствие унифицированных подходов к квалификации деяний в сфере общественной безопасности, совершаемых с использованием цифровых технологий, затрудняет международное сотрудничество в этой области. На национальном уровне остается нерешенной проблема разграничения компетенций правоохранительных органов при расследовании «цифровых» преступлений против общественной безопасности, а также обмена информацией между ними.

На основе проведенного анализа, с учетом предложений, высказанных в научной литературе, можно выделить следующие направления совершенствования законодательства об общественной безопасности под влиянием цифровых технологий.

1. Необходимо в рамках предлагаемого специалистами по данной проблематике специализированного закона об общественной безопасности предусмотреть отдельную главу (раздел), посвященную мониторингу цифровых вызовов и угроз общественной безопасности [11]. В ней следует определить понятие и виды цифровых вызовов и угроз; порядок их выявления, фиксации и оценки; полномочия субъектов обеспечения общественной безопасности в части мониторинга цифровых угроз; механизмы взаимодействия между государственными органами, владельцами информационных ресурсов. Такой подход позволит создать правовую основу для системного противодействия киберугрозам.

2. Требуется разработка и принятие документа стратегического планирования в сфере общественной безопасности. В указанном документе необходимо закрепить понятия «цифровые вызовы и угрозы общественной безопасности», обозначить основные формы их проявления, также необходимо выстроить систему противодействия с учетом специфики каждого вида угроз. Отличие данного документа от федерального закона заключается в том, что в нем будут содержаться более динамичные понятия, позволяющие оперативно корректировать их содержание с учетом трансформации вызовов и угроз.

3. Требуется внесение изменений в УК РФ в части введения отдельного состава преступления «кибертерроризм» и уточнения квалифицирующих признаков экстремистских преступлений, совершаемых с использованием информационно-телекоммуникационных сетей.

Кроме того, необходимо пересмотреть санкции норм, предусматривающих ответственность за преступления против общественной безопасности, совершаемых с использованием цифровых технологий с учетом их реальной общественной опасности. В частности, представляется необходимым исключить штраф как основной вид наказания за деяния, создающие реальную угрозу причинения тяжкого вреда общественной безопасности, либо установить нижний предел лишения свободы по таким составам.

4. Принять специальный федеральный закон «Об использовании технологий искусственного интеллекта в деятельности правоохранительных органов по обеспечению общественной безопасности». Данный закон должен определять допустимые цели и пределы использования ИИ, требования к алгоритмам ИИ и гарантии соблюдения прав и свобод человека при использовании ИИ (запрет на дискриминационные алгоритмы, право на обжалование решений, принятых с использованием ИИ и т.д.).

5. Необходимо активизировать усилия по гармонизации национального законодательства с международными стандартами в сфере противодействия киберугрозам общественной безопасности. Целесообразно продолжить работу над унификацией понятийного аппарата и процедур взаимодействия, а также рассмотреть вопрос о ратификации дополнительных международных договоров в этой сфере с учетом национальных интересов.

6. Необходимо законодательно закрепить требования к минимальному уровню технической оснащенности правоохранительных органов средствами противодействия киберугрозам. Также обоснованным является обязанность повышения квалификации сотрудниками правоохранительных органов в сфере цифровых технологий не реже одного раза в два года. Кроме того, следует предусмотреть создание специализированных подразделений по противодействию киберугрозам общественной безопасности на всех уровнях.

Цифровая трансформация создает как новые возможности, так и новые вызовы для системы обеспечения общественной безопасности. Современное законодательство не всегда успевает за стремительным развитием технологий и появлением новых форм угроз [12]. В связи с этим требуется комплексное совершенствование правового регулирования, включающее систематизацию законодательства об общественной безопасности с учетом цифровых аспектов; корректировку уголовно-правовых ном и санкций в части ответственности за преступления, совершенные с применением информационных технологий; создание правовой основы для применения искусственного интеллекта в сфере защиты общественной безопасности; развития международного сотрудничества.

Предложенные рекомендации позволят создать более эффективную и сбалансированную систему правового регулирования общественной безопасности, адекватную современным вызовам цифровой эпохи и при этом обеспечивающую соблюдение прав и свобод граждан.

Список источников

1. Шеншин, В. М. Обеспечение общественной безопасности в эпоху цифровизации: некоторые проломные аспекты / В. М. Шеншин // Закон и власть. — 2026. — № 1. —С. 153—156.
2. Ларина, Е. В. Киберсталкинг как современная угроза общественной безопасности: меры противодействия в России и за рубежом / Е. В. Ларина // Социологическая наука и социальная практика. — 2025. — Том 13. — № 1. — С. 170—189.
3. Майстренко, Г. А. Киберпреступность в России: сущность, общественная опасность и методы борьбы / Г. А. Майстренко // Вопросы российского и международного права. — 2022. — Том 12. — № 1А. — С. 181—186.
4. Халин, В. Г. Цифровизация и киберриски / В. Г. Халин, Г. В. Чернова // Управленческое консультирование. — 2023. — № 7. — С. 28—41.
5. Машко, В. В. Кибертерроризм: понятие и проблемы противодействия / В. В. Машков // Мировой политический процесс: информационные войны и «цветные революции». Сборник материалов Международной научно-практической конференции. — Москва, 2022.
6. Колоткина, О. А. Значение унификации понятийно-категориального аппарата национальной безопасности в контексте уточнения содержания категории «общественная безопасность» / О. А. Колоткина // Наука. Общество. Государство. — 2025. — № 3 (51). — С. 49—58.
7. Зиядова, Д. З. Совершенствование законодательства в сфере обеспечения государственной и национальной безопасности в цифровую эпоху / Д. З. Зиядова, М. Г. Диева // Пробелы в российском законодательстве. — 2024. — Том 17. — №7. — С. 105—111.
8. Пономаренко, Е. В. Обоснованность изменений уголовного законодательства, касающихся отдельных составов преступлений против основ конституционного строя и безопасности государства / Е. В. Пономаренко, К. О. Копшева // Правовая политика и правовая жизнь. Право. — 2023. — № 1. — С. 121—125.
9. Шхагапсоев, З. Л. Актуальные вопросы применения цифровых технологий для обеспечения общественной безопасности / З. Л. Шхагапсоев // Пробелы в российском законодательстве. — 2025. — № 18(7). — С. 50—55.
10. Иринин, К. В. Правовые механизмы обеспечения кибербезопасности государственных информационных систем в условиях цифровизации управления / К. В. Иринин // Проблемы правовой и технической защиты информации. — 2026. — № 13. — С. 50—56.
11. Гирько, С. И. Реальные шаги к институализации общественной безопасности Российской Федерации / С. И. Гирько // Научный портал МВД России. — 2025. — № 1 (69). — С. 33—40.
12. Ягофарова, И. Д. Цифровое государство как среда генерации гибридных угроз общественной безопасности: постановка проблемы / И. Д. Ягофарова // Современные тенденции развития науки и мирового сообщества в эпоху цифровизации (шифр — МКСТР). Сборник материалов 4 (0) Международной научно-практической конференции. — Москва, 2026.

References

1. Shenshin, V. M. Obespecheniye obshchestvennoy bezopasnosti v epokhu tsifrovizatsii: nekotoryye prolomnyye aspekty [Enforcing public security in the era of digitalization: key aspects] / V. M. Shenshin // Zakon i vlast'. — 2026. — № 1. —S. 153—156.

2. Larina, Ye. V. Kiberstalking kak sovremennaya ugroza obshchestvennoy bezopasnosti: mery protivodeystviya v Rossii i za rubezhom [Cyberstalking as a modern threat to public safety: countermeasures in Russia and abroad] / Ye. V. Larina // Sotsiologicheskaya nauka i sotsial'naya praktika. — 2025. — Tom 13. — № 1. — S. 170—189.
3. Maystrenko, G. A. Kiberprestupnost' v Rossii: sushchnost', obshchestvennaya opasnost' i metody bor'by [Cybercrime in Russia: nature, public danger, and methods of combating it] / G. A. Maystrenko // Voprosy rossiyskogo i mezhdunarodnogo prava. — 2022. — Tom 12. — № 1A. — S. 181—186.
4. Khalin, V. G. Tsifrovizatsiya i kiberriski [Digitalization and cyber risks] / V. G. Khalin, G. V. Chernova // Upravlencheskoye konsul'tirovaniye. — 2023. — № 7. — S. 28—41.
5. Mashko, V. V. Kiberterrorizm: ponyatiye i problemy protivodeystviya [Cyberterrorism: concept and challenges of counteraction] / V. V. Mashkov // Mirovoy politicheskiy protsess: informatsionnyye voyny i «tsvetnyye revolyutsii». Sbornik materialov Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Moskva, 2022.
6. Kolotkina, O. A. Znacheniye unifikatsii ponyatiyno-kategorial'nogo apparata natsional'noy bezopasnosti v kontekste utochneniya soderzhaniya kategorii «obshchestvennaya bezopasnost'» [The significance of unifying the conceptual and categorical framework of national security in the context of clarifying the content of the category “public security”] / O. A. Kolotkina // Nauka. Obshchestvo. Gosudarstvo. — 2025. — № 3 (51). — S. 49—58.
7. Ziyadova, D. Z. Sovershenstvovaniye zakonodatel'stva v sfere obespecheniya gosudarstvennoy i natsional'noy bezopasnosti v tsifrovuyu epokhu [Improvement of legislation to enforce state and national security in the digital age] / D. Z. Ziyadova, M. G. Diyeva // Probely v rossiyskom zakonodatel'stve. — 2024. — Tom 17. — №7. — C. 105—111.
8. Ponomarenko, Ye. V. Obosnovannost' izmeneniy ugolovnogo zakonodatel'stva, kasayushchikhsya otdel'nykh sostavov prestupleniy protiv osnov konstitutsionnogo stroya i bezopasnosti gosudarstva [Justification for amendments to criminal legislation concerning specific offenses against the foundations of the constitutional order and state security] / Ye. V. Ponomarenko, K. O. Kopsheva // Pravovaya politika i pravovaya zhizn'. Pravo. — 2023. — № 1. — S. 121—125.
9. Shkhagapsoyev, Z. L. Aktual'nyye voprosy primeneniya tsifrovykh tekhnologiy dlya obespecheniya obshchestvennoy bezopasnosti [Current issues regarding the use of digital technologies to ensure public security] / Z. L. Shkhagapsoyev // Probely v rossiyskom zakonodatel'stve. — 2025. — № 18(7). — S. 50—55.
10. Irinin, K. V. Pravovyye mekhanizmy obespecheniya kiberbezopasnosti gosudarstvennykh informatsionnykh sistem v usloviyakh tsifrovizatsii upravleniya [Legal mechanisms for enforcing the cybersecurity of state information systems amidst the digitalization of governance] / K. V. Irinin // Problemy pravovoy i tekhnicheskoy zashchity informatsii. — 2026. — № 13. — S. 50—56.
11. Gir'ko, S. I. Real'nyye shagi k institualizatsii obshchestvennoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Definite steps toward the institutionalization of public security in the Russian Federation] / S. I. Gir'ko // Nauchnyy portal MVD Rossii. — 2025. — № 1 (69). — S. 33—40.
12. Yagofarova, I. D. Tsifrovoye gosudarstvo kak sreda generatsii gibridnykh ugroz obshchestvennoy bezopasnosti: postanovka problemy [The digital state as an environment for generating hybrid threats to public security: problem statement] / I. D. Yagofarova // Sovremennyye tendentsii razvitiya nauki i mirovogo soobshchestva v epokhu tsifrovizatsii (shifr — MKSTR). Sbornik materialov 4 (0) Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Moskva, 2026.

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 168—180.
Transport law and security. 2026; (3(59)):168—180.

МОРСКОЕ ПРАВО

Научная статья
УДК 341.331
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-14

Правовой режим Ормузского пролива: трансформация договорной нормы транзитного прохода в международно-правовой обычай

Аль Али Насер Абдель Рахим,
кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Морское право и международное право» Юридического института,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

ORCID: https://orcid.org/0000-0002-6884-3835
РИНЦ SPIN-код: 8655-3374, AuthorID: 733377

Аннотация. Статья посвящена исследованию международно-правовой природы режима транзитного прохода через международные проливы и оценке степени его формирования в качестве нормы международного обычного права. Особое внимание уделяется соотношению Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. с практикой государств и *opinio juris*, а также их значению для правового режима Ормузского пролива. Рассматриваются особенности транзитного прохода, позиции прибрежных государств, доктрина постоянно возражающего государства и правомерность ограничения прохода в мирное время и в условиях вооруженного конфликта. Обосновывается дифференцированный подход, согласно которому отдельные элементы режима транзитного прохода имеют существенную основу в международном обычном праве, тогда как признание всего договорного режима универсальной обычной нормой остается дискуссионным. Делается вывод о необходимости определения правового статуса Ормузского пролива с учетом договорных и обычных норм международного морского права, практики и правовых позиций государств.

Ключевые слова: транзитный проход; мирный проход; международные проливы; международный обычай; *opinio juris*; Ормузский пролив; международное морское право; свобода судоходства.

Для цитирования: А. А. Насер Абдель Рахим. Правовой режим Ормузского пролива: трансформация договорной нормы транзитного прохода в международно-правовой обычай // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 168—180. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-14.

Original article

The legal regime of the Strait of Hormuz: the transformation of the contractual rule of transit passage into a rule of customary international law

Al Ali Naser Abdel Raheem,
Candidate of Law,
Associate Professor of the Department of Maritime Law and International Law,
Law Institute,
Russian University of Transport (MIIT)
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has presented the study of the international legal nature of the regime of transit passage through international straits and the assessment of the extent to which it has been transformed into a rule of customary international law. Particular attention has been paid to the relationship between the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, state practice, and *opinio juris*, as well as their significance for the legal regime of the Strait of Hormuz. There have been considered the specifics of transit passage, the positions of coastal states, the doctrine of the persistent objecting state, and the lawfulness of restricting passage during peacetime and armed conflict. There has been substantiated a differentiated approach, according to which specific elements of the transit passage regime are firmly rooted in customary international law, whereas the recognition of the entire contractual regime as a universal customary norm remains a subject of debate. There has been drawn a conclusion that it is necessary to define the legal status of the Strait of Hormuz by taking into account both contractual and customary norms of international maritime law, as well as practice and legal positions of the state.

Keywords: transit passage; peaceful passage; international straits; international custom; *opinio juris*; the Strait of Hormuz; international maritime law; freedom of navigation.

For citation: A.A. Naser Abdel Raheem. The legal regime of the Strait of Hormuz: the transformation of the contractual rule of transit passage into a rule of customary international law // Transport law and security. 2026; (3(59)):168–180.

© А. А. Насер Абдель Рахим, 2026

Введение

Морские проливы, используемые для международного судоходства, занимают особое место в системе международных отношений, обеспечивая связь между морями и океанами и непрерывность важнейших торговых, энергетических и транспортных маршрутов. Их правовой режим формируется на пересечении двух фундаментальных интересов: территориального суверенитета прибрежных государств и необходимости обеспечения свободы международного судоходства и воздушного сообщения. Данное соотношение приобретает особую актуальность в отношении стратегически значимых международных проливов.

Правовой режим таких проливов претерпел существенные изменения в XX в. Традиционный режим мирного прохода был дополнен Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. современным режимом транзитного прохода, предусматривающим право всех судов и воздушных судов на непрерывный и беспрепятственный транзит через проливы, используемые для международного судоходства, между частями открытого моря или исключительной экономической зоны.

Актуальность исследования правовой природы транзитного прохода обусловлена тем, что Конвенция 1982 г. не имеет универсального договорного действия. В связи с этим возникает принципиальный вопрос: сохраняет ли режим транзитного прохода исключительно договорный характер либо отдельные или все его положения приобрели статус международного обычного права и, следовательно, могут быть обязательными для государств, не являющихся участниками Конвенции.

Особую практическую значимость данный вопрос имеет применительно к Ормузскому проливу, соединяющему Персидский залив с Оманским заливом и имеющему исключительное значение для международного судоходства и транспортировки энергоносителей. Правовая проблема осложняется различием договорного статуса прибрежных государств: Оман является участником Конвенции 1982 г., тогда как Иран подписал ее 10 декабря 1982 г., но не ратифицировал. Кроме того, США, являющиеся одним из наиболее активных пользователей пролива, также не являются участником Конвенции. Поэтому определение обычного характера режима транзитного прохода непосредственно влияет на объем прав и обязанностей Ирана, Омана и государств, использующих Ормузский пролив.

Современная практика вновь актуализировала данный вопрос. В 2026 г. Международная морская организация (ИМО) подтвердила необходимость защиты международных морских путей и недопустимость необоснованного препятствования осуществлению права транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства [https://www-imo-org.translate.goog/ru/mediacentre/pressbriefings/pages/imo-council-reaffirms-commitment-to-protecting-vital-shipping-lanes.aspx?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ru&_x_tr_hl=ru&_x_tr_pto=wapp].

Актуальность исследования определяется его теоретическим и практическим значением. В теоретическом аспекте исследование направлено на выявление соотношения договорных и обычных норм международного права и условий, при которых положения международного договора могут приобрести обычный характер. В практическом аспекте особое значение имеет определение правового режима Ормузского пролива и его последствий для свободы судоходства, международной торговли и энергетической безопасности.

Цель исследования состоит в определении степени, в которой режим транзитного прохода, закрепленный в Конвенции 1982 г., приобрел характер международной обычной нормы, а также в установлении последствий

такого признания для правового статуса Ормузского пролива и объема прав и обязанностей прибрежных государств и государств, использующих данный пролив.

Гипотеза исследования заключается в предположении, что отдельные положения режима транзитного прохода получили значительное признание в международной практике и приблизились к статусу международного обычного права. Вместе с тем признание всего договорного режима в качестве обычной нормы требует установления устойчивой и распространенной практики государств и соответствующего *opinio juris*, особенно с учетом позиции Ирана, последовательно оспаривающего применение режима транзитного прохода как обычной нормы.

Методология исследования основана на сочетании формально-юридического, аналитического и сравнительно-правового методов. Исследование включает анализ положений Конвенции 1982 г., норм международного обычного права, международной судебной практики, государственной практики и правовых позиций государств, а также применение полученных результатов к определению правового статуса Ормузского пролива.

Правовая основа режима транзитного прохода и степень приобретения статуса обычной нормы международного права. Система транзитных проходов является одним из наиболее значительных нововведений, внесенных Конвенцией 1982 г. в правовую основу, регулирующую использование проливов для международного судоходства. Эта система возникла в результате тонкого компромисса между интересами прибрежных государств в защите своего суверенитета и интересами морских государств в обеспечении свободы судоходства.

Чтобы продемонстрировать, в какой степени эта система стала международной обычной нормой, необходимо сначала определить ее концепцию и характеристики, а затем изучить элементы международного обычая и то, в какой степени они присутствуют в системе транзитного прохода.

Конвенция 1982 г. регулирует проливы, используемые для международного судоходства, в части III. Статья 37 гласит, что режим транзитного прохода «применяется к проливам, используемым для международного судоходства между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны».

Согласно ст. 38 Конвенции все суда и летательные аппараты пользуются правом транзитного прохода, которому не должно чиниться препятствий. Транзитный проход означает осуществление свободы судоходства и пролета исключительно с целью непрерывного и быстрого прохождения через пролив между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой ее частью.

Система транзитного прохода отличается от мирного прохода по нескольким аспектам, поскольку транзитный проход не ограничивается тор-

говыми судами, а включает в себя военные корабли и летательные аппараты, и на него не распространяется система приостановления, к которой прибрежное государство может прибегать в некоторых случаях мирного прохода.

Важность этого различия заключается в том, что транзитный проход — это не просто дискреционное полномочие, предоставленное прибрежным государством, а всеобъемлющая правовая основа, которая уравновешивает территориальный суверенитет прибрежного государства со свободой международного судоходства. Конвенция 1982 г. подтвердила, что режим транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства, не затрагивает правовой статус соответствующих вод, образующих такие проливы, и не ограничивает суверенитет и юрисдикцию прибрежных государств — в том числе в отношении воздушного пространства над проливом, его дна и недр (ст. 34).

Таким образом, система транзитного прохода не приводит к интернационализации территориальных вод пролива, а скорее создает правовое ограничение на осуществление прибрежным государством своего суверенитета.

Система транзитного прохода характеризуется рядом ключевых особенностей.

1. Запрет на препятствие транзитного прохода. Статья 38 Конвенции 1982 г. предусматривает, что право транзитного прохода «не может быть затруднено». Это означает, что прибрежное государство, в принципе, не имеет права принимать меры, которые могли бы препятствовать осуществлению этого права судами и летательными аппаратами.

2. Запрет на приостановление транзитного прохода. Статья 44 Конвенции 1982 г. предусматривает, что прибрежные государства не могут приостанавливать транзитный проход. Эта характеристика является одним из важнейших элементов режима транзитного прохода, поскольку она предотвращает использование прибрежным государством права приостановления в качестве средства политического давления на другие государства.

3. Обязательство непрерывного и быстрого транзита. Транзит должен осуществляться с целью непрерывного и быстрого прохода, т.е. осуществление этого права не может быть перенаправлено на использование пролива в целях, выходящих за рамки транзитного прохода.

4. Суда и летательные аппараты, подлежащие определенным обязательствам. Транзитный проход не подразумевает абсолютной свободы. Статья 39 обязывает суда и летательные аппараты соблюдать нормы международного права, касающиеся безопасности судоходства, предотвращения загрязнения и запрета угрозы или применения силы против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости прибрежных государств.

Соответственно, Ормузский пролив относится к международным морским проливам, к которым применяется режим транзитного прохода, предусмотренный частью III Конвенции 1982 г. Это обусловлено его географическими характеристиками: пролив соединяет акватории исключительных экономических зон Персидского и Оманского заливов, а его наиболее узкий участок имеет ширину около 20 морских миль и перекрывается территориальными морями Ирана и Омана [https://ru.valdaiclub.com/a/highlights/pravovoy-rezhim-ormuzskogo-proliva].

Таким образом, режим транзитного прохода представляет собой баланс между свободой судоходства, с одной стороны, и требованиями безопасности, суверенитета и охраны окружающей среды, с другой.

Режим транзитного прохода и международный обычай*.* Трансформация режима транзитного прохода из договорной нормы в норму международного обычного права ставит перед международным правом фундаментальный вопрос о критериях и условиях, при которых положения международного договора приобретают характер общепризнанной обычной нормы.

1. Общая практика государств, выражающаяся в последовательном и распространенном поведении государств в соответствующей сфере международных отношений.

2. *Opinio juris* — убежденность государств в том, что соответствующая практика осуществляется не просто по соображениям целесообразности или политической необходимости, а в силу осознания существования юридической обязанности соблюдать определенное правило поведения.

Комиссия по международному праву в своих выводах 2018 г. подтвердила, что для определения существования и содержания нормы международного обычного права необходимо выявить, имеется ли всеобщая практика, признанная в качестве правовой нормы (*opinio juris*), и что одного обычая или практики недостаточно для признания обычая в качестве международной обычной нормы [https://legal.un.org/ilc/reports/2018/russian/chp5.pdf].

При этом для формирования международно-правового обычая одной лишь сложившейся практики недостаточно. Необходимым условием является наличие *opinio juris* — убежденности государства в том, что соответствующее поведение основано на юридической обязанности. Именно этот элемент отличает международно-правовой обычай от простого обычая, сложившейся практики или актов международной вежливости.

Договорное закрепление нормы не препятствует ее последующему становлению нормой международного обычного права и, напротив, может способствовать этому процессу. Согласно подходу Комиссии международного права договорная норма может кодифицировать уже существующий обычай, способствовать формированию нового обычая либо сама впоследствии приобрести обычный характер. Для этого необходимы распростра-

ненная и последовательная практика государств, сопровождаемая признанием ее юридической обязательности (*opinio juris*). Таким образом, договорные нормы способны выходить за пределы договорного регулирования и приобретать самостоятельный статус норм международного обычного права.

Элементы международного обычая в режиме транзитного прохода: практика государств и *opinio juris*

1. Международная практика государств как аргумент в пользу обычного характера транзитного прохода. Широкая и относительно последовательная практика государств — один из ключевых аргументов признания режима транзитного прохода нормой международного обычного права. Конвенция 1982 г. заложила современную основу регулирования проливов, и многие государства на практике реализуют закрепленные в ней права — в частности, свободу судоходства.

Особенно показательна ситуация в Ормузском проливе, где на протяжении длительного времени сохраняется интенсивное коммерческое и военное судоходство. Важный пример сотрудничества прибрежных государств — система разделения движения судов, разработанная Ираном и Оманом и одобренная Международной морской организацией в 1968 г. Это свидетельствует об устойчивой практике координации судоходства и обеспечения безопасности в проливе.

Такая практика ставит под сомнение идею о неограниченных полномочиях прибрежного государства в отношении международного судоходства. При этом позиция Ирана не была абсолютно последовательной: в разные периоды страна выдвигала особые условия для прохода отдельных категорий судов (в том числе военных кораблей) — например, требовала предварительного разрешения или координации действий.

Эти расхождения важны для оценки сформированности международного обычая: непоследовательность практики отдельных государств может означать, что не все элементы режима транзитного прохода приобрели универсальный и бесспорный характер.

Таким образом, практика в Ормузском проливе отражает сложное переплетение фактического поведения государств и их правовых позиций. Для ее корректной оценки нужен комплексный подход: важно учитывать не только устойчивость и последовательность практики, но и то, насколько государства убеждены в юридической обязательности соответствующего режима.

2. *Opinio juris* как элемент обычного характера транзитного прохода. Важным элементом признания режима транзитного прохода нормой международного обычного права является наличие *opinio juris* — убежденности государств в его юридической обязательности. Об этом свидетельствуют официальные заявления и правовые позиции государств, рассматривающих транзитный проход через международные проливы не только как договорное, но и как обычное международное право.

Особого внимания заслуживает позиция США, согласно которой режим транзитного прохода, закрепленный в Конвенции ООН 1982 г., отражает сложившуюся международную практику и баланс интересов прибрежных и судоходных государств. При этом его обязательность не должна зависеть исключительно от участия государства в Конвенции [https://ssrn.com/abstract=2472065or
http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2472065].

Определенное значение имеют позиции и документы ИМО, подтверждающие необходимость беспрепятственного осуществления права транзитного прохода через международные проливы. Данное право не должно подвергаться необоснованным ограничениям, препятствованию или приостановлению.

Официальные заявления государств, дипломатические документы и позиции международных организаций могут подтверждать наличие *opinio juris*. Однако они должны оцениваться в совокупности с общей практикой государств, поскольку отдельные политические заявления сами по себе не являются достаточным доказательством существования обычной нормы [https://legal.un.org/ilc/reports/2018/russian/chp5.pdf].

3. Значение возражений прибрежных государств. При оценке обычного характера режима транзитного прохода необходимо учитывать позиции государств, оспаривающих его универсальность.

В национальном законодательстве как Ирана, так и Омана, закреплен разрешительный порядок прохода иностранных военных кораблей через их территориальные моря. В результате возникает так называемая «серая зона»: стороны по-разному трактуют применимые нормы, и общепризнанного ответа в настоящее время нет. Данное расхождение позиций государств связано с доктриной постоянного возражающего государства (*persistent objector*), согласно которой государство, последовательно и ясно возражавшее против формирования обычной нормы с момента ее становления, может не быть связано такой нормой.

Однако применение этой теории к Ирану остается спорным. Возражение государства против конкретного правила должно быть ясным, постоянным и возникшим на ранней стадии. Кроме того, сфера действия теории постоянного возражающего государства не может быть определена без тщательного изучения поведения Ирана на различных этапах развития морского права.

Таким образом, определение обычного характера транзитного прохода требует комплексной оценки международной практики, *opinio juris* и позиций государств, последовательно оспаривающих данную норму.

Влияние обычного характера режима транзитного прохода на правовой статус Ормузского пролива. Ормузский пролив имеет стратегическое значение для международного судоходства и расположен между Ираном и Оманом, при этом, как было сказано выше, Оман является участником Конвенции 1982 г., а Иран ее подписал, но не ратифицировал. Поэтому

возникает вопрос о том, в какой мере режим транзитного прохода, закрепленный в Конвенции, может применяться к Ормузскому проливу в качестве нормы международного обычного права независимо от участия конкретного государства в данной Конвенции.

Признание транзитного прохода нормой международного обычного права означает его обязательность для государств независимо от их участия в Конвенции, за исключением государств, подпадающих под доктрину постоянно возражающего государства (*persistent objector*). Применительно к Ормузскому проливу это предполагает право иностранных торговых, правительственных и военных судов, а также воздушных судов осуществлять транзитный проход в соответствии с международным правом. При этом прибрежные государства не вправе произвольно препятствовать или приостанавливать такой проход, что определяет пределы их юрисдикции и объем прав иностранных судов и воздушных судов.

Если режим транзитного прохода не признается самостоятельной нормой международного обычного права, положения Конвенции 1982 г. применяются прежде всего к государствам-участникам, тогда как в отношении других государств действуют соответствующие нормы международного обычного права и иные применимые нормы международного права.

В этом контексте важное значение имеет решение Международного суда ООН по делу о Корфуском проливе 1949 г. Суд признал право мирного прохода иностранных судов через международные проливы в мирное время, учитывая их географическое положение, связь морских пространств и фактическое использование для международного судоходства [https://www.icj-cij.org/sites/default/files/summaries/summaries-1948-1991-ru.pdf].

Вместе с тем современный режим транзитного прохода, закрепленный в Конвенции 1982 г., существенно шире традиционного права мирного прохода и предоставляет дополнительные права судам и летательным аппаратам. Поэтому сохраняется дискуссия о том, отражает ли данный режим уже сформировавшуюся норму международного обычного права либо способствует ее последующему формированию.

Влияние современных событий в Ормузском проливе на правовой режим транзита. В 2026 г. этот вопрос приобрел исключительную важность в связи с военной и политической эскалацией, связанной с проливом.

ИМО подтвердила, что свобода судоходства является основополагающим принципом международного морского права и что право транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства, не должно подвергаться угрозе, препятствоваться, отрицаться, затрудняться или приостанавливаться.

Однако события на местах в Ормузском проливе в 2026 г. также выявили разрыв между правовыми принципами и фактической практикой. В течение года в проливе происходили нападения на торговые суда и мас-

штабные нарушения морского движения, а Иран и Соединенные Штаты обменивались противоречивыми позициями относительно контроля над проливом и права прохода судов.

18 августа 2026 г. Иран объявил, что продолжит закрывать Ормузский пролив до тех пор, пока не будут выполнены определенные политические условия, связанные с переговорами с Соединенными Штатами. Это подчеркивает напряженность между соображениями безопасности и политическими соображениями, с одной стороны, и свободой судоходства и международными правовыми нормами, с другой.

Вопрос о правомерности закрытия Ормузского пролива представляет собой один из ключевых вопросов, связанных с определением его международно-правового статуса. Если режим транзитного прохода признается нормой международного обычного права, одностороннее закрытие пролива, препятствующее осуществлению такого прохода, может рассматриваться как нарушение международно-правовых обязательств прибрежного государства. Статья 44 Конвенции 1982 г. прямо предусматривает, что право транзитного прохода не подлежит приостановлению.

Однако при анализе законности закрытия необходимо учитывать обстоятельства, при которых оно происходит.

1. Закрытие пролива в мирное время. В мирное время прибрежное государство не может закрывать пролив, используемый для международного судоходства, таким образом, чтобы это препятствовало транзитному проходу, при условии, что к транзитному проходу применяется международной обычной нормы.

2. Закрытие пролива во время вооруженного конфликта. Ситуация кардинально меняется в условиях международного вооруженного конфликта, который, как признано экспертами, существует между Ираном, с одной стороны, и США и Израилем, с другой, с 28 февраля 2026 г. В этом случае к отношениям сторон применяется не только морское право, но и право вооруженных конфликтов на море, кодифицированное в основном в Руководстве Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море, 1994 г.

Ключевые положения Руководства Сан-Ремо и соответствующих обычных норм:

• воюющее государство, являющееся прибрежным, может закрыть пролив для судов противника, но обязано уважать права нейтральных судов на транзит (правило 27);

• полное закрытие пролива путем минирования без создания безопасных коридоров считается незаконным, поскольку нарушает навигационные права нейтральных судов. На текущий момент это не вполне так: Иран допустил проход ограниченного числа судов, что позволяет квалифицировать ситуацию как частичную, а не полную блокаду;

• торговые суда под флагом противника могут быть захвачены в качестве приза вне нейтральных вод, но не могут быть атакованы, если не являются военной целью (правила 40, 59, 60, 67);

• нейтральные торговые суда не могут быть атакованы, если только они не следуют под вражеским конвоем, не отказываются от остановки для досмотра или не везут контрабанду.

Таким образом, по праву вооруженных конфликтов Иран вправе закрывать пролив для судов США и Израиля как воюющей стороны, но не вправе препятствовать проходу нейтральных судов. Угрозы атаковать «любое судно, проходящее через пролив, независимо от флага», не могут считаться законными по нормам международного права.

Руководство Сан-Ремо также подтверждает, что права транзитного прохода, применимые к международным проливам в мирное время, сохраняются и во время вооруженного конфликта. Это означает, что даже в условиях войны нейтральные суда сохраняют право на беспрепятственный транзит.

Оценка правовых тенденций в отношении обычного характера транзитного прохода. В научной доктрине можно выделить три основных подхода к вопросу о превращении режима транзитного прохода в норму международного обычного права.

Первый подход — признание полного обычного характера. Согласно данной позиции режим транзитного прохода приобрел обычный характер благодаря широкому распространению Конвенции 1982 г., практике государств и его признанию ведущими морскими державами. Поэтому его основные положения могут быть обязательными и для государств, не являющихся участниками Конвенции.

Второй подход — отрицание обычного характера. Его сторонники рассматривают транзитный проход как новую договорную систему, созданную Конвенцией 1982 г. и существенно отличающуюся от традиционного права мирного прохода. В частности, такие элементы, как свобода полетов, подводный проход, запрет приостановления и расширение прав судоходных государств, требуют самостоятельного подтверждения соответствующей практикой и *opinio juris*. Поэтому самого широкого участия в Конвенции недостаточно для признания всего режима нормой обычного права [1].

Третий подход — компромиссный. Согласно этой позиции отдельные элементы транзитного прохода могли приобрести характер международного обычая, тогда как распространение такого статуса на весь договорный режим требует дополнительного подтверждения. Представляется обоснованным исходить из того, что общий принцип беспрепятственного прохода через международные проливы получил значительное признание в практике государств, тогда как отдельные вопросы, в частности статус военных кораблей, подводных лодок и воздушных судов, нуждаются в самостоятельной оценке практики и *opinio juris*.

Таким образом, компромиссный подход наиболее полно учитывает различия между договорными положениями Конвенции 1982 г. и нормами международного обычного права.

Заключение

Проведенное исследование позволяет сделать вывод, что вопрос о приобретении режимом транзитного прохода статуса нормы международного обычного права является сложным и дискуссионным, поскольку затрагивает соотношение договорных норм, международного обычая, суверенитета прибрежных государств и свободы международного судоходства.

Конвенция 1982 г. установила современный режим транзитного прохода через проливы, используемые для международного судоходства, предоставив судам и летательным аппаратам право непрерывного и беспрепятственного прохода. Вместе с тем договорное закрепление данного режима само по себе не свидетельствует о его полном превращении в норму обычного международного права. Для этого необходимо наличие двух основных элементов обычая — устойчивой и достаточно распространенной практики государств и *opinio juris*.

Анализ международной практики показывает широкое признание принципа свободы судоходства через международные проливы. Существенное значение имеют также позиции ведущих морских держав и международных организаций, поддерживающих беспрепятственное осуществление транзитного прохода. Однако отсутствие полной единообразности государственной практики и наличие возражений отдельных государств, прежде всего Ирана, не позволяют безоговорочно утверждать, что все элементы договорного режима транзитного прохода приобрели универсальный обычный характер.

Применительно к Ормузскому проливу особое значение имеет его географическое положение, интенсивное международное судоходство и стратегическая роль в мировой торговле энергоносителями. При этом суверенитет Ирана и Омана над соответствующими участками территориального моря не означает наличия неограниченного права препятствовать международному судоходству. Правовой режим международных проливов предполагает определенное соотношение интересов прибрежных государств и государств, использующих такие проливы.

Таким образом, наиболее обоснованным представляется дифференцированный подход: общий принцип беспрепятственного прохода через международные проливы имеет значительную опору в международной практике и обычном праве, тогда как вопрос о приобретении обычного характера всеми элементами режима транзитного прохода остается дискуссионным. В особенности это относится к отдельным аспектам прохода военных кораблей, подводных лодок и воздушных судов, а также к применению данного режима в отношении государств, не участвующих в Конвенции 1982 г.

Следовательно, правовой статус Ормузского пролива не может определяться исключительно положениями Конвенции 1982 г. или национальным законодательством прибрежных государств. Его правовой режим должен устанавливаться с учетом совокупности договорных норм, международного обычая, практики государств и общепризнанных принципов международного морского права.

Список источников

1. Said Mahmoudi. Customary International Law and Transit Passage // Ocean Development & International Law/ 1989. Vol. 20. No. 2. P. 157—174.

References

1. Said Mahmoudi. Customary International Law and Transit Passage // Ocean Development & International Law/ 1989. Vol. 20. No. 2. P. 157—174.

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 181—188.
Transport law and security. 2026; (3(59)):181—188.

МОРСКОЕ ПРАВО

Научная статья
УДК 347.4
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-15

Правовой статус Морской доктрины Российской Федерации как источника морского права

Тарасенко Юрий Александрович,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Москва, Россия

ORCID: https://orcid.org/0000-0002-9570-0223
РИНЦ SPIN-код: 2990-0935, AuthorID: 448324

Аннотация. Цель исследования состоит в определении правового статуса Морской доктрины Российской Федерации как источника морского права и обосновании возможности ее квалификации в качестве самостоятельной правовой формы источника права. Методологическую основу составляют формально-юридический, системно-структурный и сравнительно-правовой методы, а также методы анализа и синтеза нормативного материала и научных концепций. В работе исследуются основные доктринальные подходы к пониманию правовой доктрины (концептуальный, авторитетный, нормативный, политико-ориентированный, дифференцирующий), анализируется правовая природа Морской доктрины Российской Федерации. Результатом исследования является авторское определение источника права как волевой деятельности субъекта по объективированию системы правовых форм, что позволяет преодолеть ограничения позитивистской концепции. Обосновано, что Морская доктрина обладает признаками формы источника права: определенностью содержания, признанием субъектами, обязательностью и наличием внешнего выражения. Сделан вывод о том, что официальная (государственная) доктрина фактически играет роль источника права и требует закрепления ее статуса в иерархии источников.

Ключевые слова: правовая доктрина; стратегическое планирование; морское право; нормативный правовой акт; правоприменение.

Для цитирования: Тарасенко Ю. А. Правовой статус Морской доктрины Российской Федерации как источника морского права // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 181—188. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-15.

Original article

The legal status of the Maritime Doctrine of the Russian Federation as a source of maritime law

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

Abstract. The purpose of the current paper was to determine the legal status of the Maritime Doctrine of the Russian Federation as a source of maritime law and to substantiate the possibility to classify it as an independent legal form of a source of law. The methodological basis comprises formal-legal, system-structural, and comparative-legal methods, as well as methods of analysis and synthesis of regulatory material and scientific concepts. There have been studied the main doctrinal approaches to understanding legal doctrine (conceptual, authoritative, normative, policy-oriented, and differentiating) and analyzed the legal nature of the Maritime Doctrine of the Russian Federation. The result of the study is the author's definition of a source of law as the volitional activity of a subject aimed to objectify a system of legal forms, that makes it possible to overcome the limitations of the positivist concept. There has been substantiated that the Maritime Doctrine possesses such characteristics of a source of law as certainty of content, recognition by relevant subjects, binding force, and external expression. There has been concluded that the official (state) doctrine effectively functions as a source of law, necessitating the formalization of its status within the hierarchy of legal sources.

Keywords: legal doctrine; strategic planning; maritime law; regulatory legal act; law enforcement.

For citation: Tarasenko Yu.A. The legal status of the Maritime Doctrine of the Russian Federation as a source of maritime law // Transport law and security. 2026; (3(59)):181—188.

© Тарасенко Ю. А., 2026

Доктрина, в самом общем ее понимании, представляет собой систему идей, взглядов, учений, источником которых является *деятельность* ученых-юристов, относительно сущности, содержания, форм и закономерностей возникновения, развития и функционирования права, а также иных правовых явлений. Исходя из определения, видно, что правовая доктрина весьма разнообразна и охватывает широкий круг явлений.

Наиболее популярные воззрения на суть этого правового явления можно представить следующим образом.

Концептуальный взгляд. Доктрина представлена как система фундаментальных идей и концепций, набор базовых принципов и ценностей, формирующих тип правопонимания [1, стр. 9—10; 2, стр. 8—9].

Авторитетный взгляд. Другое направление рассматривает доктрину как авторитетное мнение ученых («право юристов»). Суть доктрины заключается в признании и авторитете ее создателей, чьи труды, чье мнение

становится ориентиром благодаря глубине и научной безупречности [3, стр. 18].

Нормативный взгляд. Доктрина рассматривается как неформальный (а в некоторых системах и формальный) источник права, восполняющий пробелы и направляющий правоприменение [4, стр. 105—106].

Политико-ориентированный взгляд. Доктрина не существует в вакууме, она материализуется через правовую политику, задавая цели, программы и векторы законотворчества и правоприменения [5, стр. 107—109]. Доктрина тут выступает как научная основа правовой политики государства.

Дифференцирующий взгляд. Не всякая научная работа является доктриной. Доктрина — это лишь та часть науки, которая достигла высокой степени признания, практической востребованности и оформилась в устойчивую школу или концепцию [6]. С этой точки зрения, доктрина рассматривается как обособленное явление, отличное от юридической науки в целом.

Все представленные направления объединяет то, что ни одно из них не рассматривает доктрину в качестве источника (формы) права (хотя есть исследования, которые обосновывают желательность данного подхода).

Указом Президента РФ от 31 июля 2024 г. № 512 была утверждена Морская доктрина Российской Федерации. Это уже третья по счету концепция Морской доктрины (первая Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года была утверждена Президента 27 июля 2001 г. Пр-1387).

В специальной литературе было обращено внимание на правовой статус данного документа. Интерес вызывает и то, каким актом был введен в правовой оборот данный документ и сам документ, названный доктриной.

Вопрос о правовом статусе доктрины и ее роли как источника права является дискуссионным в юридической науке. С одной стороны, доктрина не является нормативным правовым актом в классическом понимании, так как не содержит прямых правовых норм, обязательных для исполнения. С другой стороны, она определяет стратегические приоритеты, цели и принципы, которые влияют на формирование и применение правовых норм в сфере морского права.

Напомним, что в соответствии со ст. 90 Конституции РФ Президент издает указы и распоряжения, при этом они не должны входит в противоречие с Конституцией и федеральными законами. Указы Президента РФ относятся к нормативным правовым актам, и более того, как было подчеркнуто в Постановлении Конституционного Суда РФ от 30 апреля 1996 г. № 11-П, Президент РФ занимается правотворчеством, направленным на устранение пробелов в законодательстве. Но устранять пробелы в законодательстве Президент РФ может посредством только доступных ему правовых форм — указов и распоряжений.

С точки зрения существующих правовых форм и законотворческой техники, Морская доктрина Российской Федерации *не является норматив-*

ным правовым актом в классическом понимании. Она утверждена указом Президента РФ, но сам указ об утверждении фиксирует лишь факт принятия документа стратегического планирования, но не создает новые нормы права.

Доктрина не содержит прямых нормативных предписаний, обязывающих к конкретным действиям. Она формулирует цели, принципы, задачи и направления развития морской политики, но не устанавливает юридически обязательных правил поведения.

Правовую основу самой Доктрины составляют другие нормативные акты: Конституция РФ, федеральные законы, международные договоры и общепризнанные принципы международного права. То есть она опирается на существующее законодательство, но с точки зрения господствующей позитивистской концепции в Российской Федерации, *не является его источником*.

Доктрина служит основой для разработки конкретных нормативных правовых актов (законов, указов, постановлений и т. д.), которые уже имеют обязательную силу.

В литературе, оценив новую версию доктрины, указали, что Морская доктрина — это, выражаясь лаконично, концепция поведения государства в морской среде, а также документ, определяющий государственную политику в этой части и являющийся составной частью комплекса стратегического планирования внешней и внутренней политики Российской Федерации [7, стр. 2—9].

Таким образом, Морская доктрина — это скорее концептуальный документ, определяющий стратегические ориентиры государственной политики в морской сфере.

Обратим внимание на то, что правовой статус Морской доктрины не соответствует существующим позитивным правовым формам, что говорит о необходимости пересмотреть уже ставший традиционный подход к источникам права.

Напомним, что в российском правовом дискурсе существует определенный консенсус на понятие «источник (форма) права». Согласно ему под источником права понимают «исходящий от государства или признанный им официально способ выражения (оформления) и закрепления нормы права, как идеи о должном или допустимом в объективном смысле», как «то, где содержится норма права», как «объективное закрепление и проявление содержания права в определенных актах государственных органов» [8, стр. 76; 9, стр. 402].

Такое представление в нынешнем его законодательном выражении оставляет без ответа вопрос о правовом статусе такого акта, как Морская доктрина. В рамках существующей концепции позитивизма для введения в правовой оборот новых видов источников (форм) права необходим, как минимум, закон «О нормативных актах в Российской Федерации», о кото-

ром говорят специалисты уже долгое время и который вряд ли следует ждать в обозримом будущем [10, стр. 7—9].

Но источники (формы) права можно понимать иначе. Мы предлагаем рассматривать источник права прежде всего как волевую деятельность субъекта по объективированию (введению в оборот) системы правовых форм для существования и регулирования определенных общественных отношений. Иными словами, источником будут выступать исключительно субъекты (государство, организации, физические лица), поскольку только они могут разрабатывать и внедрять правила поведения.

В свою очередь, правовая форма источника представляет собой способ объективирования содержания правила, исходящего от субъекта и облеченного в определенный вид.

Данное понимание этих системных категорий (источник права, форма права) позволяет обосновать введение в научный и практический оборот новых правовых форм, одной из которых является доктрина.

Попробуем взглянуть на Морскую доктрину с точки зрения данного нами понимания источника и правовой формы источника права. Если Доктрина — не нормативный правовой акт, то может есть смысл ее рассматривать в качестве творчества ученых, которые создают концепцию, а официальное лицо эту концепцию утверждает своим актом (указом, распоряжением, постановлением и т.п.)? Тогда мы имеем дело с официальной доктриной.

Доктрина вообще — может быть плодом юридической научной общественности (общественная доктрина), а может проистекать от государства (государственная доктрина). [Не вдаваясь глубоко в данный вопрос, отметим, что официальную доктрину можно представить как систему концептуальных взглядов (на какую-то сферу — безопасность, образование, цифровизацию), которую прямо утверждает и поддерживает государство. То есть это не просто научная теория, а позиция, закрепленная официально. С этой точки зрения, Морскую доктрину возможно рассматривать как правовой документ (поскольку она утверждается на официальном уровне), являющийся носителем норм-принципов и норм-дефиниций применительно к установлению целей морской деятельности государства.] В рамках последней вводятся в оборот такие акты, как концепции (например, Концепция внешней политики Российской Федерации, утверждена Указом Президента РФ от 31 марта 2023 г. № 229), доктрины (например, Доктрина информационной безопасности Российской Федерации, утверждена Указом Президента РФ от 5 декабря 2016 г. № 646; Экологическая доктрина Российской Федерации, одобрена распоряжением Правительства РФ от 31 августа 2002 г. № 1225-р), государственные политики (см, например, Основы государственной политики в сфере развития науки и технологий на период до 2030 года, утверждены Указом Президента РФ от 1 декабря 2022 г. № 812) и т.п. Эти акты оформляются существующими формами — указами Президента РФ, постановлениями Правительства РФ и т.п.

Такое положение свидетельствует о том, что доктрина как явление уже фактически играет роль источника права. Остается только определить его правовой статус и положение в общей иерархии действующих источников.

Положения доктрины (как общественной, так и государственной) используются в качестве вспомогательного материала для новых нормативных актов, обоснования актов правоприменителя, правил, исходящих от негосударственных субъектов. Но доктрина способна выступать и в качестве самостоятельного источника. Так, согласно ст. 38 Статута Международного Суда Организации Объединенных Нации 1945 г. к источникам права, которые применяет Международный Суд, относит доктрины наиболее квалифицированных специалистов в области публичного права. Иными словами, российское право уже признает правовую доктрину источником международного *публичного* права.

Отойдя от концептуальных установок позитивистской теории в вопросах источников и форм права, вполне возможно рассматривать доктрину в качестве правовых форм *частного* права. Сделанный вывод возможно распространить и на другие правовые явления, например, акты высших судебных инстанций, различные формы индивидуального правового регулирования и т.п. Но это уже выходит за рамки настоящего предмета исследования.

Данное нами определение источника и правовой формы источника права, позволяет рассматривать Морскую доктрину в качестве полноценной самостоятельной формы источника права (в данной статье мы ограничимся исключительно Морской доктриной, хотя, сама по себе доктрина гораздо разнообразнее, что требует более широкого исследования).

Формы источников права характеризуются совокупностью признаков, к которым относятся: определенность содержания, признание субъектами права, обязательность, наличие внешнего выражения. Указанные признаки в полной мере применимы и к такому документу, как Морская доктрина РФ.

В теории права определенность содержания правовой нормы трактуется как четкость и однозначность формулировок правила поведения, исключающая двусмысленность и противоречивость и обеспечивающая полноту и конкретность в ключевых аспектах. Традиционно данный признак разрабатывался применительно к классической норме права. Однако его действие не ограничивается исключительно нормами позитивного права: он также распространяется на правила поведения, формулируемые в рамках доктринальных положений. Это подтверждается анализом содержания Морской доктрины.

Формы источников права, исходящие от государства, признаются им *a priori*. Прочие субъекты — физические лица и организации, — признают их в силу принадлежности к правовой системе Российской Федерации. В данном случае Морская доктрина исходит от государства (в лице Президента РФ), а следовательно, обязательна для исполнения.

Для форм источников позитивного права обязательность устанавливается прямым указанием законодателя и распространяется на все субъекты. Доктринальные положения, по общему правилу, не обладают аналогичной всеобщей обязательностью, однако применительно к положениям официальной доктрины можно говорить о такой обязательности.

Общественная доктрина находит воплощение в следующих формах: научные статьи; монографии; диссертационные исследования; доклады на форумах, конгрессах, конференциях и круглых столах. Для официальной доктрины существует форма указов, распоряжений, постановлений. В этих источниках обосновываются правила, претендующие на нормативное значение. Соответственно, доктринальные разработки в полной мере могут отвечать признакам форм источников права.

Итак, современное российское законодательство характеризуется широким применением доктрин как документов стратегического планирования (Экологическая доктрина 2002 г., Климатическая доктрина 2009 г., Военная доктрина 2014 г. и др.). Однако их юридическая природа остается предметом научных дискуссий: отсутствует консолидированная позиция относительно их нормативного значения и места в иерархии источников права. Это создает правовую неопределенность и затрудняет системное применение доктринальных положений в правотворческой и правоприменительной практике.

Проведенное исследование позволяет констатировать, что Морская доктрина Российской Федерации занимает особое место в системе источников морского права. Не являясь нормативным правовым актом в классическом позитивистском понимании, она, тем не менее, обладает совокупностью признаков, характерных для формы источника права: определенностью содержания, официальным признанием, обязательностью для субъектов морской политики и надлежащим внешним выражением. Предложенное в настоящей работе расширительное понимание источника права как волевой деятельности субъекта по объективированию правовых форм открывает возможность для признания официальной доктрины самостоятельной правовой формой. Дальнейшее развитие данного подхода требует как доктринальной проработки, так и законодательного закрепления статуса доктринальных актов стратегического планирования в иерархии источников российского права, что позволит устранить существующую правовую неопределенность и обеспечить системное применение доктринальных положений в правотворческой и правоприменительной практике.

Список источников

1. Батурина, С. В. Традиции российской правовой доктрины : дис. канд. юрид. наук / С. В. Батурина. — Краснодар. 2008.
2. Васильев, А. А. Правовая доктрина как источник права : историко-теоретические вопросы : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / А. А. Васильев. — Красноярск, 2007.

3. Бошно, С. В. Форма права: теоретико-правовое исследование : дис. ... д-ра юрид. наук / С. В. Бошно. — Москва, 2005.
4. Давид, Р. Основные правовые системы современности / Р. Давид, К. Жоффре-Спинози / пер. с фр. В. А. Туманова. — Москва, 1999.
5. Матузов, Н. И. Понятие и структура правовой системы // Теория государства и права : курс лекций / Н. И. Матузов [и др.] ; под редакцией Н. И. Матузова и А. В. Малько. — Москва : Юристъ, 2001.
6. Зозуля, А. А. Доктрина в современном праве: дис. канд. юрид. наук. СПб., 2006.
7. Бен Сума М. М. Морская доктрина российской федерации и реализация ее положений с целью ответа на актуальные вызовы, стоящие перед ней / А. А. Зозуля // Океанский менеджмент. — 2024. — № 1(24).
8. Алексеев, С. С. Право: азбука — теория — философия. Опыт комплексного исследования / С. С. Алексеев. — Москва : Статут, 1999.
9. Венгеров, А. Б. Теория государства и права : учебник для юридических вузов / А. Б. Венгеров. 3-е изд. — Москва : Юриспруденция, 2000.
10. Бошно, С. В. Закон о нормативных правовых актах: прошлое, настоящее и перспективы / С. В. Бошно // Право и современные государства. — 2015. — № 2.

References

1. Baturina, S. V. Traditsii rossiyskoy pravovoy doktriny [Traditions of Russian Legal Doctrine]: dis. kand. yurid. nauk / S. V. Baturina. — Krasnodar. 2008.
2. Vasil'yev, A. A. Pravovaya doktrina kak istochnik prava: istoriko-teoreticheskiye voprosy [Legal doctrine as a source of law: historical and theoretical issues]: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk / A. A. Vasil'yev. — Krasnoyarsk, 2007.
3. Boshno, S. V. Forma prava: teoretiko-pravovoye issledovaniye [The form of law: a theoretical-legal study]: dis. ... d-ra yurid. nauk / S. V. Boshno. — Moskva, 2005.
4. David, R. Osnovnyye pravovyye sistemy sovremennosti [Major legal systems in the world today] / R. David, K. Zhoffre-Spinozi / per. s fr. V. A. Tumanova. — Moskva, 1999.
5. Matuzov, N. I. Ponyatiye i struktura pravovoy sistemy [The concept and structure of the legal system] // Teoriya gosudarstva i prava: kurs lektsiy / N. I. Matuzov [i dr.]; pod redaktsiyey N. I. Matuzova i A. V. Mal'ko. — Moskva: Yurist", 2001.
6. Zozulya, A. A. Doktrina v sovremennom prave [Doctrine in modern law]: dis. kand. yurid. nauk. SPb., 2006.
7. Ben Suma M. M. Morskaya doktrina rossiyskoy federatsii i realizatsiya yeye polozheniy s tsel'yu otveta na aktual'nyye vyzovy, stoyashchiye pered ney [The Maritime Doctrine of the Russian Federation and the implementation of its provisions to address current challenges] / A. A. Zozulya // Okeanskiy menedzhment. — 2024. — № 1(24).
8. Alekseyev, S. S. Pravo: azbuka — teoriya — filosofiya. Opyt kompleksnogo issledovaniya [Law: ABCs — Theory — Philosophy. Comprehensive study experience] / S. S. Alekseyev. — Moskva: Statut, 1999.
9. Vengerov, A. B. Teoriya gosudarstva i prava [Theory of State and Law]: uchebnik dlya yuridicheskikh vuzov / A. B. Vengerov. 3-ye izd. — Moskva: Yurisprudentsiya, 2000.
10. Boshno, S. V. Zakon o normativnykh pravovykh aktakh: proshloye, nastoyashcheye i perspektivy [The law on normative legal acts: past, present, and prospects] / S. V. Boshno // Pravo i sovremennyye gosudarstva. — 2015. — № 2.

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 189–200.
Transport law and security. 2026; (3(59)):189–200.

МОРСКОЕ ПРАВО

Научная статья
УДК 32:33:34
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-16

Угрозы безопасности морского транспорта в Балтийско-Скандинавском макрорегионе: от крейсерства к блокаде

Тимошенко Диана Сергеевна,
кандидат экономических наук, старший научный сотрудник
Отдела страновых исследований,
Институт Европы Российской академии наук (ИЕ РАН),
Москва, Россия

ORCID: https://orcid.org/0000-0002-2780-6464
РИНЦ SPIN-код: 4095-0916, AuthorID: 614851

Аннотация. Настоящая статья продолжает исследование правовых и экономических аспектов обеспечения безопасности морских путей и морского транспорта в условиях возрастающей геополитической напряженности и борьбы за проецирование военной мощи стран «коллективного Запада» через контроль над стратегическими морскими путями в Балтийско-Скандинавском макрорегионе (далее – БСМ). Целью исследования является выработка методических рекомендаций по предотвращению и минимизации возможных рисков для российского судоходства и морского транспорта как ключевого сектора российской экономики и инструмента национальной геополитики при опоре на результаты анализа текущих изменений геополитической обстановки на Балтике. Исходя из результатов системного анализа основополагающих принципов государственного управления экономикой транспорта, правового регулирования отраслевых рынков перевозки на макро- и мезоуровне, а также заявлений, намеренно искажающих рациональное толкование пунктов Конвенции ООН по морскому праву от 1982 г. странами «коллективного Запада», что напрямую затрагивает суверенные права России, автор предлагает провести взвешенный пересмотр и корректировку Конвенции в связи с превентивной трактовкой ее природоохранных положений странами Организации Североатлантического договора. Перечислены существующие и потенциальные угрозы свободе судоходства России и ее партнеров в БСМ, среди которых: применение методов «серой зоны», введение блокады и эмбарго. Автор при помощи экстраполяции приводит возможные сценарии развития дальнейшей конфронтации между странами «коллективного Запада» и Российской Федерацией в БСМ. На основе результатов проведенного исследования сделаны выводы и рекомендации об усилении конвойной проводки с целью предотвращения диверсионных действий в отношении судов, следующих в российские и из российских портов.

Ключевые слова: Балтийско-Скандинавский макрорегион; Балтийское море; морское право; Датские проливы; свобода судоходства; крейсерство; методы «серой зоны».

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. Угрозы безопасности морского транспорта в Балтийско-Скандинавском макрорегионе: от крейсерства к блокаде // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 189–200. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-16.

MARITIME LAW

Original article

Threats to maritime transport security in the Baltic-Scandinavian Macroregion: from cruising to blockade

Diana S. Timoshenko,
Candidate of Economic Sciences, Senior Researcher,
Department for Country Studies,
Institute of Europe of the Russian Academy of Sciences (IE RAS)
Moscow, Russia

Abstract. The current paper has presented the study of the legal and economic aspects of ensuring the security of maritime routes and maritime transport in the context of rising geopolitical tensions and the struggle by the nations of "Collective West" to project military power through control over strategic maritime routes in the Baltic-Scandinavian Macroregion (hereinafter referred to as the BSM). The purpose of the study was to develop methodological recommendations to prevent and minimize potential risks to Russian shipping and maritime transport as a key sector of the Russian economy and an instrument of national geopolitics, based on an analysis of current changes in the geopolitical situation in the Baltic region. Based on the system analysis of the fundamental principles of state management of the transport economy and the legal regulation of sectoral transport markets at the macro and meso levels, as well as statements by the nations of "Collective West" that deliberately distort the rational interpretation of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea, thereby directly infringing upon Russia's sovereign rights, there has been proposed a balanced review and adjustment of the Convention in light of the preventive interpretation of its environmental provisions by NATO member states. There have been outlined existing and potential threats to the freedom of navigation for Russia and its partners in the BSM, including the use of "gray zone" tactics and the imposition of blockades and embargoes. Using extrapolation, there have been presented possible scenarios for the future escalation of confrontation between the "Collective West" and the Russian Federation in the region. According to the study results there have been concluded and recommended to strengthen convoy escort operations to prevent acts of sabotage against vessels traveling to and from Russian ports.

Keywords: Baltic-Scandinavian Macroregion; Baltic Sea; maritime law; Danish Straits; freedom of navigation; cruising; "gray zone" methods.

The work has been fulfilled within the framework of the state assignment of the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation (Research theme FMZS-2024-0013 "System Analysis of Economic and Political Risks and Opportunities in the Baltic-Scandinavian Macroregion".

For citation: Timoshenko D.S. Threats to maritime transport security in the Baltic-Scandinavian Macroregion: from cruising to blockade // Transport law and security. 2026; (3(59)):189–200.

© Тимошенко Д. С., 2026

Введение. Краткая хронология эскалации конфликта Россия—НАТО

Морские пути и транспорт имели колоссальное значение для развития человеческой цивилизации во все времена. На сегодняшний день в борьбе за проецирование военной мощи стран «коллективного Запада» через контроль над стратегическими морскими путями морские перевозки являются одним из краеугольных камней мировой экономики, геополитики и логистики, подвержены различного рода угрозам и рискам. Для предупреждения и устранения влияния подобного воздействия должны быть выработаны и неукоснительно соблюдаться обновленные нормы и правила международной правовой системы, отвечающие современным технологическим, геополитическим и геоэкономическим вызовам, действовать механизмы по обеспечению их выполнения в целях общей мировой безопасности.

Географически и исторически на Земле сложились стратегически важные, но при этом узкие морские пути (*world chokepoints*). К таким путям относятся: Ормузский пролив; Малаккский пролив; Баб-эль-Мандебский пролив; Суэцкий канал; Панамский канал; Гибралтарский пролив; Турецкие проливы и др. Данные проливы используются для международного судоходства, режимы прохода через них регулируются в основном Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. (ЮНКЛОС, *UNCLOS*). В Балтийско-Скандинавском макрорегионе (БСМ) подобным «узким местом» является система Датских проливов, обеспечивающая доступ в акваторию Балтийского моря из Северного.

Датские проливы проходят через территориальные воды Дании, отличаются сложной навигацией, высоким трафиком и особым правовым режимом прохода, основанным на Зундском трактате 1857 г. [Трактат об отмене пошлин, взимаемых с купеческих судов и грузов при проходе их через проливы Зунда и обоих Бельтов 1857 г.]. Значительная часть судоходного трафика поступает в российские порты Калининградской и Ленинградской областей. Объемы российских морских грузоперевозок растут с каждым годом, по площади акватории экономической и территориальных вод, Российская Федерация находится на шестом месте в БСМ.

С момента событий 2014 г. на Украине и возвращения Крыма в состав России со стороны стран «коллективного Запада» началось постепенное, но постоянно нарастающее давление на Россию на всех уровнях международной деятельности — дипломатическом, экономическом, политическом, военном. Свободный проход торговых судов Российской Федерации и ее торговых партнеров в БСМ не стал исключением. Евросоюз и ряд стран «коллективного Запада» ввели термин «теневой флот» (*shadow fleet.*), которым они обозначили торговые суда различного назначения (в основном танкеры, газовозы, контейнеровозы), обслуживаемые российскими портами. Против упомянутых судов, команд и капитанов, а также любых партнерских организаций, компаний и предприятий стали вводиться незаконные односторонние санкции, что происходит и на момент написания

настоящей статьи. Так, например, под масштабный незаконный запрет, нарушающий основополагающие принципы международного морского права, относительно судов, причисляемых к «теневому флоту», попали юридическая помощь, ведение финансовых операций, доступ к портовой инфраструктуре и другие правовые аспекты морского судоходства.

Формальным поводом для начала агрессивного санкционного давления стала серия инцидентов на объектах критической подводной инфраструктуры (КПИ). Объекты КПИ принадлежали разным государствам, в том числе России — газопровод «*Северный поток 1*» (подрыв 26 сентября 2022 г.) и информационные кабели Ростелекома, что не помешало странам коллективного Запада безосновательно обвинить в инцидентах Российскую Федерацию и ввести санкции против ее торгового судоходства. Далее страны НАТО в январе 2025 г. объявили о начале операции «*Балтийский часовой*» (*Baltic Sentry*) [URL: https://www.nato.int/en/news-and-events/articles/news/2025/01/14/nato-launches-baltic-sentry-to-increase-critical-infrastructure-security] и отправке в акваторию Балтийского моря постоянной группы военных кораблей альянса, после чего последовала информационная компания по обвинению России в полетах БПЛА в воздушном пространстве вокруг Датских проливов. После этой информационной атаки начались уже фактически пиратские захваты торговых судов, шедших в российские порты или из них, крейсерские операции, и география подобных действий уже вышла за пределы БСМ [1].

7 января 2026 г. ВМС США с помощью десанта на палубу захватили танкер *Marinera*, перед инцидентом имевший название *Bella 1* [https://mid.ru/ru/foreign_policy/news/2071707/; https://edition.cnn.com/2026/01/08/us/russia-oil-tanker-seizure-what-we-know-intl-hnk]. Танкер 24 декабря 2025 года официально сменил регистрацию и название и числился в реестре российского торгового флота. Американская сторона «предпочла не заметить» обращения России по официальным дипломатическим каналам и причислила танкер к категории «судно без гражданства» или «ложного флага» (категории «*stateless*» или «*under a false flag*»), что дало ей формальный повод воспользоваться ст. 91, 92, 110 ЮНКЛОС 1982. В современных условиях данный инцидент фактически поставил на грань исчезновения правовой режим регулирования морского судоходства, ознаменовав собой крупнейший кризис международной правовой системы и безопасности.

Представители научного сообщества, а также эксперты международного права констатируют постоянные попытки использовать противоречия и пробелы в международных морских договорах в качестве оружия, некоторые из них применяют новый термин «*правовые войны*» относительно к данной ситуации [2]. Отмечается также необходимость предусматривать и разрабатывать дополнительные механизмы защиты национальных интересов на море, о возникшей уязвимости международного морского коммерческого судоходства [URL:

https://maritimescrimes.com/2026/01/12/north-atlantic-us-seizure-tanker-marinera-bella-1/].

Параллельно с этим на основных линиях коммуникаций в Мировом океане в последние годы неуклонно нарастали риски, среди которых: жесткое противостояние России, Китая и стран «коллективного Запада»; рост числа и интенсивности региональных конфликтов с вовлечением государств — обладателей ядерного оружия; появление качественно новых и гибридных видов угроз. Новым и опасным явлением стала противоправная борьба с «теневым флотом». Проведенный анализ показал, что наиболее опасны для российского судоходства Балтийское, Черное, Красное моря, Датские проливы, Ла-Манш, воды у берегов Норвегии.

Военная кампания США и Израиля против Ирана в 2026 г. лишь сильнее подчеркнула данный кризис существующей международной правовой системы, необходимость ее реформации. Для России данная ситуация очень тревожная и угрожающая, так как морскому транспорту как в БСМ, так и на Черном море, угрожает полная морская блокада, «карт-бланш» на проведение которой для НАТО фактически дали США своей блокадой Венесуэлы в конце 2025 г.

Предложенная схема конвойной проводки торговых судов воплощается в жизнь в БСМ, однако это происходит еще в недостаточных объемах. С весны 2026 г. в акватории пролива Ла-Манш нес дежурство фрегат Черноморского Флота Российской Федерации «Адмирал Григорович» [URL: https://www.bbc.com/news/articles/cn8pvgw802no],а в районе Датских проливов проход судов обеспечивал БПК «Североморск» из состава Северного Флота ВМФ России [URL: https://easternherald.com/2026/05/12/russia-warship-germany-nato-baltic-showdown/], сменивший действовавший в этом районе с конца апреля малый ракетный корабль «Ставрополь». Летом 2026 г. на боевое дежурство вышли сторожевой корабль Балтийского флота «Неустрашимый» и корвет «Сообразительный» соответственно.

Такое положение вещей не может устроить большинство стран ЕС и НАТО, варианты блокады и атак на торговые суда Российской Федерации и ее партнеров прорабатываются и отрабатываются в совместных учениях военно-политического блока.

С правовой стороны обеспечения безопасности судоходства в международных проливах одним из противоречий является пересечение прав мирного и транзитного проходов и права на самооборону. Кроме того, потенциальные угрозы морскому транспорту России со стороны ЕС и НАТО можно разделить на прямые военно-экономические, к которым, в первую очередь, относятся блокада, эмбарго, крейсерство, пиратские и рейдерские захваты судов, и скрытые угрозы, к которым относятся гибридные угрозы и риски, которые в научной и военной экспертной среде относят к методам «серной зоны».

Сценарий открытой конфронтации стран «коллективного Запада» с Россией с целью достижения ее ухода с мировой политической и экономической арены несет в себе колоссальные риски и прямой незамедлительный военный ответ со стороны Российской Федерации с целью законного противостояния, защиты своих суверенных прав и национальных интересов.

Ведение гибридных войн и применение методов «серой зоны» требует большего времени для достижения намеченного результата со стороны противника, но существенно снижает риски ущерба от ответных действий России ввиду пробелов в международном правовом поле в отношении методов «серной зоны» и комплексности правоприменительной практики в международном регулировании морского судоходства в его современных информационно-технических и технологических реалиях.

Блокада и экономическое эмбарго в Балтийско-Скандинавском макрорегионе

Сценарии фактической прямой блокады в БСМ уже отрабатывались на совместных польско-шведских учениях *«Готландский часовой»* (*Gotland Sentry*) осенью 2025 г., где центром учений являлся остров Готланд, расположенный рядом со входом в Финский залив [URL: https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/swedish-polish-forces-simulate-defence-gotland-amid-baltic-tensions-2025-09-24/]. Блокада морских торговых путей и экономическое эмбарго в настоящее время представляют собой комплексные меры воздействия и являются угрозой безопасности суверенным государствам. Юридический запрет (санкции, эмбарго) дополняется физическим и техническим блокированием (принуждением) путем проведения военно-морских операций. Легитимные в правовом международном формате блокады обеспечиваются резолюцией и мандатом Совета Безопасности ООН, как, например, с Ираком в 1990 г. — резолюция № 661 [URL: https://docs.un.org/ru/S/RES/661(1990)] и № 665 [URL: https://docs.un.org/ru/S/RES/665(1990)]. Данные резолюции ввели всеобъемлющее экономическое эмбарго против Ирака, подкрепленное фактической морской блокадой.

Новейшая мировая история также характеризуется аналогичным прецедентом морской блокады Боливарианской Республики Венесуэла в конце 2025 г., в которой участвовало оценочно до 16 тыс. американских военных и 11 крупных боевых кораблей, включая авианосец *USS Gerald R. Ford* [URL: https://www.nytimes.com/2025/12/24/us/politics/aircraft-carrier-deployment-caribbean-costs.html].Однако в отличие от Ирака, морская блокада Венесуэлы была введена в одностороннем порядке, без каких-либо резолюций или официальных документов СБ ООН, оперативно было собрано только экстренное заседание Совета Безопасности.

На примере ситуации вокруг Ормузского пролива и военной операции США и Израиля против Исламской Республики Иран в 2026 г. особенно ярко была продемонстрирована эффективность блокады узких морских проливов, используемых для международного судоходства, и масштаб ее эко-

номических и гуманитарных последствий. Кроме того, необходимо отметить генеральную линию Тегерана в юридическом аспекте, использующего *доктрину* «*настойчиво возражающего*» *государства* (*persistent objector*). Иран таким образом пытается создать прецедент, при котором прибрежное государство будет выступать в качестве единственного «судьи», последовательно возражая на протяжении многих десятилетий против концепции транзитного прохода и доказывая всему миру, что исламская республика не связана обязательством следовать данному правилу.

Аналогично Ормузскому проливу, торговое судоходство через Датские проливы может быть перекрыто как точечно, т.е. против конкретных стран и судов, так и полностью, сравнительно малыми силами ВМС НАТО и Королевства Дании.

Необходимо отметить, что кроме потенциальной блокады судоходства в российские балтийские порты, ситуация угрожает также и функционированию Трансарктического транспортного коридора, берущего начало в Санкт-Петербурге.

Методы «серой зоны» против торгового судоходства России

Методы «серой зоны» (*«grey zone» tactics*) представляют собой комплекс скрытных, гибридных действий и мероприятий, балансирующих между миром и прямым открытым конфликтом, главной целью которых является достижение геополитических, военных, корпоративных или личных целей без ведения открытой войны и ответных санкций.

Существует несколько определений «серой зоны». Так, например, Национальный центр по разведке США (*The US National Intelligence Council (NIC*)) определяет «серую зону» как сферу международных отношений, находящуюся между двумя основными градациями спектра взаимодействия, на одном конце которого находятся мирная межгосударственная дипломатия, экономическая деятельность и контакты между людьми, а на другом — вооруженные конфликты. В случае возникновения взаимоотношений в области «серой зоны» государства и негосударственные субъекты используют принудительные или подрывные средства насильственного или ненасильственного характера для достижения своих истинных целей за счет других, в нарушение или в отсутствие международных норм [URL: https://www.dni.gov/files/ODNI/documents/assessments/NIC-Unclassified-Updated-IC-Gray-Zone-Lexicon-July2024.pdf].

Действия в «серой зоне» воплощают в себе одну из версий американской стратегии принудительного сдерживания, построенной на современных технологиях ведения гибридной войны. Такие операции позволяют конкурировать с государствами, находясь ниже порога обычной войны и других масштабных акций, которые могут вызвать международную реакцию. Исходя из этого, термин «серая зона» трактуется как промежуточная среда между черным и белым, между войной и миром [3].

По мнению Л. Д. Моррис и М. Д. Мазарр, «серая зона» характеризуется, во-первых, действиями ниже порога, который может вызвать явный воен-

ный ответ и развязать войну, во-вторых, постепенностью, чтобы избежать резкого реагирования со стороны оппонента в лице других государств, в-третьих, неприложимыми правовыми и политическими основаниями (например, обоснование своего действия с точки зрения международного права или исторических претензий, своеобразная политико-правовая мимикрия), и, наконец, использованием невоенных инструментов (например, «серая зона» включает применение дипломатических, информационных, экономических, кибернетических и парамилитарных средств для достижения целей без явной военной агрессии) [4].

С момента начала специальной военной операции (СВО) против российского гражданского судоходства на Балтике, КПИ и портовой инфраструктуры началось постоянное применение методов «серой зоны», характеризующееся ростом интенсивности использования, широким спектром неправомерных действий и географического охвата. Применены следующие методы и инструменты: умышленные препятствия свободе судоходства; провокации и демонстрация силы; диверсии; предоставление разведданных, а также воздушного и морского пространства стран-членов НАТО для проведения атак средствами беспилотных дронов; кибератаки и экологический терроризм; экономические санкции.

Наиболее опасной и сложной для предотвращения является потенциальная схема провокаций и атак на российский морской конвой в территориальных водах Дании (Датские проливы) с использованием беспилотных летательных аппаратов (БПЛА, дрон), официально заявляемых как дроны Вооруженных сил Украины (ВСУ).

В случае данного сценария, по аналогии с уже произошедшими и отработанными провокациями в Ленинградской области при неоднократных атаках воздушными БПЛА ВСУ на объекты нефтеперерабатывающей отрасли России [https://understandingwar.org/research/russia-ukraine/russian-offensive-campaign-assessment-may-21-2026/; https://www.reuters.com/world/europe/area-near-one-russias-biggest-oil-refineries-damaged-by-ukrainian-drones-2026-03-26/], а также при атаке на газовоз «Арктик-Метагаз» в Средиземном море 3 марта 2026 г. с помощью морских безэкипажных катеров [URL: https://edition.cnn.com/2026/03/16/europe/arctic-metagaz-russian-fuel-tanker-italy-malta-intl], страны НАТО гипотетически могут предоставить свое воздушное и морское пространство для проведения атаки, разведданные, а также базы в случае использования безэкипажных катеров. При данном возможном развитии событий конвой, обороняясь, открывает огонь на поражение для уничтожения атакующих дронов, однако в непосредственной близости от места происшествия по случайному стечению обстоятельств может оказаться иностранное судно, заранее имеющее повреждения от стрельбы русских кораблей. Далее — известная своей русофобией на высшем государственном уровне Дания трактует данный инцидент как превышение необходимой самообороны и как нарушение пра-

ва на мирный проход — происходит международный скандал либо «ответное» нападение на конвой русских кораблей ВМС Дании и НАТО. Мышеловка захлопнулась.

Главная юридическая коллизия при подобном возможном сценарии, на которой может быть построена эта схема, — пересечение сфер действия ст. 51 Устава ООН — право на самооборону и ст. 17 и 38 ЮНКЛОС — определяющих права мирного и транзитного прохода. Трактовка событий в подобных случаях в основном возлагается на прибрежное государство, что открывает широкое пространство для спекуляций и провокаций. Еще один нюанс заключается в том, что проход через Датские проливы для коммерческих судов в данном случае регламентируется Копенгагенским трактатом 1857 г., а проход для военных кораблей регулируется нормами ЮНКЛОС и обычного международного права и осуществляется на уведомительной основе. В ст. I Трактата провозглашена абсолютная свобода прохода коммерческих судов, эти нормы являются действующими и юридически обязывающими для всех участников [URL: https://denmark.mid.ru/ru/novosti/kommentariy_posla_rossii_v_danii_v_v_barbina_informagentstvu_reyter_v_svyazi_s_sozdaniem_po_initsiat/].

К историческим прецедентам с пересечением сфер юрисдикций можно отнести американские операции по обеспечению свободы судоходства (*FONOP*, *Freedom of Navigation Operations*) в Южно-Китайском море и связанные с ними опасные инциденты. Так, например, 30 сентября 2018 г. американский эсминец *USS Decatur* совершал проход через территориальные воды Китая, когда китайский эсминец *Lanzhou* прошел прямо по курсу американского корабля в опасной близости, вынудив тот совершить маневр уклонения [URL: https://edition.cnn.com/2018/10/02/politics/us-china-destroyers-confrontation-south-china-sea-intl]. Оценка данного инцидента происходила, в основном, в дипломатической сфере, обращения в Постоянную палату третейского суда в Гааге не было, в международном трибунале рассматривали только спор по историческим правам Китая на ресурсы Южно-Китайского моря в 2016 г. Тогда в вопросе территориальных претензий трибунал не принял справедливые аргументы КНР на принадлежность островов и акваторий Китаю, а Пекин, в свою очередь, не признал решение Гааги. Данная ситуация вокруг спорных территорий в Южно-Китайском море комплексная и требует особого внимания и подхода, что, однако, никак не оправдывает агрессивных действий ВМС США при регулярных вторжениях в территориальные воды КНР для «мирного прохода». Только жесткие ответные действия Китая на всех уровнях от дипломатического до военного на время вернули ситуацию в более рациональное и мирное русло.

Другим историческим прецедентом является операция «*Аталанта*» в территориальных водах Сомали по борьбе с пиратством и, в частности, нападение пиратов на испанский военный корабль *SPS Patiño* в январе 2012 г. в непосредственной близости от порта Могадишо [URL:

https://eunavfor.eu/news/pirate-attack-eu-navfor-flagship]. Однако в данном случае действия ВМС стран-участниц операции были заранее обеспечены мандатом ООН, особым статусом корабля и официальным отсутствием претензий от сомалийской стороны.

Несмотря на июльское решение 2026 г. Гаагского суда по правам прибрежного государства в Черном море, Азовском море и Керченском проливе [URL: https://mid.ru/ru/foreign_policy/news/2118929/], в котором Украине полностью отказали в ее требованиях, серьезно рассчитывать на возможность беспристрастного рассмотрения в Гааге потенциальных инцидентов в Датских проливах в условиях конфронтации со странами «коллективного Запада» и блоком НАТО Россия не может. Кроме того, на практике отсутствуют прямые судебные прецеденты и решения, международные правовые инструменты, касающиеся подобных спорных вопросов международного судоходства в территориальных водах и проливах.

Возможные сценарии дальнейшей эскалации конфликта

Блокирование любого судоходного трафика через Ормузский пролив, вызванное вооруженным конфликтом коалиции США—Израиль против Ирана, оказывает значительное влияние на геополитическую ситуацию в мире и создает серьезный прецедент, особенно опасный для России в Балтийско-Скандинавском макрорегионе. Для Москвы игра США на сцене другого театра военных действий играет положительную роль, однако временное окно возможностей ограничено и требует от нашей страны решительных действий. Территориальная обособленность Калининградской области и уязвимость Финского залива в значительной степени ограничивают возможности России по обороне конвенциональными видами вооружения, автоматически возводя уровень потенциального конфликта в статус ядерного.

При анализе и прогнозировании текущей ситуации в БСМ можем выделить два основных сценария развития событий вокруг Датских проливов и российского судоходства:

1) прямой военный, с блокадой и эмбарго;

2) гибридный, основанный на методах «серой зоны».

Потенциальный сценарий прямой конфронтации с введением морской блокады и эмбарго против судоходства России не может быть обеспечен резолюцией СБ ООН ввиду наличия права вето у Российской Федерации и Китая. Иными словами, подобные действия фактически будут означать акт военных действий в отношении нашей страны, что может стать прямым путем к крупному военному конфликту, в котором любое судоходство через Датские проливы будет оперативно и полностью перекрыто в любую сторону.

Наиболее вероятно дальнейшее развитие уже реализуемого против России и ее судоходства сценария гибридной войны с использованием разнообразного арсенала методов «серой зоны». В качестве новых угроз и рисков необходимо отметить сценарии экологического терроризма на море и

адаптации существующих морских операций НАТО под тотальный досмотр и дальнейший захват судов так называемого «теневого флота». Реальные прецеденты и «прототипы» для этого уже существуют, например, в цели миссии *IRINI* уже внесли изменения, позволяющие остановку и досмотр «подозрительных» танкеров [URL: https://www.eeas.europa.eu/eeas/informal-meeting-defence-ministers-press-remarks-high-representative-kaja-kallas-upon-arrival-0_en]. По аналогии также в сжатые сроки возможна адаптация учений «Балтийский часовой».

Активное использование методов «серой зоны» европейскими странами для прямых атак на конвои России, крейсерские и рейдерские захваты, диверсии, продолжение экономических и других видов санкционного и дипломатического давления — наиболее вероятный сценарий дальнейшего поведения стран «коллективного Запада» и стран-участниц военно-политического блока.

Выводы и заключение

В сложившейся ситуации, когда НАТО использует санкционное давление на Россию, специальную военную операцию и ситуацию на Украине как повод к наращиванию своего присутствия в Восточной Европе в нарушение договоренностей о нерасширении 1990 г., а обстановка на Балтике и в Арктике характеризуется повышением напряженности, Североатлантический альянс предпринимает все усилия, направленные на потенциальное лишение судов, проходящих через Датские проливы, лоцманской проводки, необходимы новые фундаментальные договоренности и гарантии мировой безопасности, закрепленные нормативно на международном уровне.

Обеспечение безопасности и самой возможности осуществления российской навигации через Датские проливы в БСМ осложняется. Россия не может себе позволить игнорировать нарушения свободы судоходства и основ международного морского права со стороны Альянса и стран «коллективного Запада» ни в свой адрес, ни в адрес своих сторонников.

Ввиду наличия и расширения обозначенных гибридных угроз против морского транспорта России рекомендуется расширение практики конвойного сопровождения торговых судов, введение практики технической и аварийно-спасательной помощи судам в акваториях Балтийского и Северного морей.

Также необходима детальная проработка потенциальных сценариев развития событий и комплекса необходимых мер по предупреждению и реагированию на них. Кроме того, заслуживает всяческого внимания опыт Китая и Ирана по жесткому и последовательному реагированию на аналогичные ситуации в дипломатическом, геополитическом и геоэкономическом полях.

Необходимо отметить, что, несмотря на геополитическую ситуацию, доведенную до шага от ведения открытых военных действий, России, как одной из ведущих морских держав, необходимо сохранить и укрепить роль

правовых инструментов в обеспечении безопасности международного морского транспорта, как, например, продвижение инициативы независимой арбитражной работы в рамках Конвенции ООН по морскому праву в соответствии с принципом *nullum crimen sine lege*. Российской Федерации необходимо прилагать значительные усилия в дипломатической плоскости по созданию устойчивой международной коалиции для реформирования важнейших международных институтов и организаций, таких как Гаагский трибунал, Международная морская организация (*IMO*), Совет Безопасности ООН.

Список источников

1. Тимошенко, Д. С. Диверсии против критической подводной инфраструктуры на Балтике / Д. С. Тимошенко // Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. — 2025. — № 2(44). — С. 99—112. — DOI 10.15211/vestnikieran2202599112. EDN WMEGTJ.
2. Cucinschi, Alexandru. The Strait of Hormuz Crisis: A Legal Perspective. 02.05.2026. / Alexandru Cucinschi // The Euro-Atlantic Resilience Centre. URL: https://e-arc.ro/en/2026/05/02/the-strait-of-hormuz-crisis-a-legal-perspective-2/.
3. Бартош, А. А. «Серые зоны» как ключевой элемент современного операционного пространства гибридной войны / А. А. Бартош // Военная мысль. — 2021. — № 2. — С. 6—19. EDN EPVRMV.
4. Morris LJ, Mazarr MJ, et al. Gaining Competitive Advantage in the Gray Zone: Response Options for Coercive Aggression Below the Threshold of Major War. RAND Corporation; 2019. DOI: 10.7249/RR2942.

References

1. Timoshenko, D. S. Diversii protiv kriticheskoy podvodnoy infrastruktury na Baltike [Sabotage against critical undersea infrastructure in the Baltic] / D. S. Timoshenko // Nauchno-analiticheskiy vestnik Instituta Yevropy RAN. — 2025. — № 2(44). — S. 99—112. — DOI 10.15211/vestnikieran2202599112. EDN WMEGTJ
2. Cucinschi, Alexandru. The Strait of Hormuz Crisis: A Legal Perspective. 02.05.2026. / Alexandru Cucinschi // The Euro-Atlantic Resilience Centre. URL: https://e-arc.ro/en/2026/05/02/the-strait-of-hormuz-crisis-a-legal-perspective-2/.
3. Bartosh, A. A. «Serye zony» kak klyuchevoy element sovremennogo operatsionnogo prostranstva gibridnoy voyny [“Gray Zones” as a key element of the modern operational space of hybrid war] / A. A. Bartosh // Voyennaya mysl'. — 2021. — № 2. — S. 6—19. EDN EPVRMV.
4. Morris LJ, Mazarr MJ, et al. Gaining Competitive Advantage in the Gray Zone: Response Options for Coercive Aggression Below the Threshold of Major War. RAND Corporation; 2019. DOI: 10.7249/RR2942.

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 201—208.
Transport law and security. 2026; (3(59)):201—208.

МОРСКОЕ ПРАВО

Научная статья
УДК 341.1
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-17

Влияние международного сотрудничества в регионе Южно-Китайского моря на законодательство Социалистической Республики Вьетнам

Хоа Тхи Линь,
преподаватель факультета экономики, права и международных отношений,
Тхайбиньский университет,
г. Хынг Иен, Вьетнам;
Воронежский государственный университет,
Воронеж, Россия

ORCID: https://orcid.org/0000-0003-0984-443X

Аннотация. В статье анализируются международные договоры и соглашения по Южно-Китайскому морю, в которых участвует и которые подписывает Вьетнам, а также раскрываются взаимосвязь и влияние международного сотрудничества в районе Южно-Китайского моря на законодательство Вьетнама. Результаты исследования показывают, что международное сотрудничество в Южно-Китайском море оказало воздействие на право Вьетнама через следующие механизмы: прямая инкорпорация, принятие новых или изменение действующих нормативных правовых актов, встречное правотворчество и влияние на правоприменительное толкование.

Ключевые слова: Южно-Китайское море; международное право; международные договоры; международное сотрудничество; национальное законодательство.

Для цитирования: Хоа Тхи Линь. Влияние международного сотрудничества в регионе Южно-Китайского моря на законодательство Социалистической Республики Вьетнам // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 201—208. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-17.

Original article

The impact of international cooperation in the South China Sea region on the legislation of the Socialist Republic of Vietnam

Hoa Thi Linh,
Lecturer of the Faculty of Economics, Law, and International Relations,
Thai Binh University,
Hung Yen, Vietnam;
Voronezh State University,
Voronezh, Russia

Abstract. The current paper has presented the analysis of international contracts and agreements concerning the South China Sea in which Vietnam is a party or signatory. There has been shown the interrelationship and impact of international cooperation in the South China Sea region on Vietnamese legislation. The study results have demonstrated that international cooperation in the South China Sea has influenced Vietnamese law through such mechanisms as direct incorporation, the adoption of new or amendment of existing legal acts, counter-lawmaking, and influence on the interpretation of the law in practice.

Keywords: South China Sea; international law; international contracts; international cooperation; national legislation.

For citation: Hoa Thi Linh. The impact of international cooperation in the South China Sea region on the legislation of the Socialist Republic of Vietnam // Transport law and security. 2026; (3(59)):201–208.

© Хоа Тхи Линь, 2026

Введение

Конституция или нормы конституционного характера различных стран часто определяют соотношение международного и национального права, исходя из его важности. Однако, в отличие от конституций многих стран мира, Конституция Вьетнама 2013 г. не регулирует прямо соотношение между международным и национальным правом, а лишь определяет полномочия Национального собрания, Президента и Премьер-министра в сфере внешних сношений, а также заключения и выполнения международных договоров. Подход к соотношению международного и национального права во Вьетнаме носит смешанный характер, сочетая элементы монизма и дуализма, что закреплено в Законе о международных договорах 2016 г. Согласно этому Закону, международные договоры не имеют прямого действия по умолчанию, а этот вопрос решается в каждом конкретном случае.

Во-первых, Национальное собрание, Президент или Правительство принимают решение о прямом применении международного договора в мо-

мент выражения согласия на обязательность каждого конкретного договора, если его положения достаточно ясны и детализированы для выполнения.

Во-вторых, компетентные государственные органы трансформируют (имплементируют) положения международных договоров в национальное законодательство путем внесения изменений, дополнений, отмены или принятия нормативных правовых актов для выполнения данного международного договора.

Практика Вьетнама показывает, что лишь небольшое число договоров предусматривает прямое применение, тогда как большинство договоров должны быть инкорпорированы в национальное законодательство для их применения [https://mst.gov.vn/viet-nam-hoan-thien-he-thong-phap-luat-ve-quan-ly-va-su-dung-bien-tren-co-so-thuc-thi-unclos-197144382.htm].

Исследование взаимосвязи между международным и национальным правом в сфере морского права во Вьетнаме нашло отражение в работах таких ученых, как Данг Минь Туан [1] и Ле Дык Хань [2]. Вопрос реакции Вьетнама на «односторонние» заявления других государств исследовался ученым Нгуен Лонгом [3]. Однако в настоящее время отсутствуют работы, в которых подробно изучались бы механизмы воздействия международного сотрудничества в Южно-Китайском море на законодательство Вьетнама. Настоящая статья посвящена раскрытию данного вопроса.

Цель исследования — раскрыть механизмы воздействия международного сотрудничества в Южно-Китайском море на законодательство Вьетнама, оценить эффективность каждого из этих механизмов, а также выработать предложения по совершенствованию законодательства Вьетнама в целях его соответствия международному морскому праву.

Для достижения поставленной цели в статье решаются следующие задачи: 1) исследовать и раскрыть международные документы и соглашения по Южно-Китайскому морю, участником которых является Вьетнам; 2) исследовать механизмы воздействия международного сотрудничества в Южно-Китайском море на законодательство Вьетнама; 3) оценить и проанализировать эффективность воздействия данных механизмов на национальное законодательство.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся в процессе воздействия международного сотрудничества в Южно-Китайском море на законодательство Вьетнама.

Предметом исследования выступают система международного права и нормативные правовые акты Вьетнама в сфере морского права, а также механизмы воздействия международного морского права на национальную систему морского законодательства.

Впервые в России и во Вьетнаме проводится исследование, в котором четко выделены четыре механизма воздействия и влияния международного сотрудничества в Южно-Китайском море на законодательство Вьетнама: прямая инкорпорация; трансформация путем принятия и изменения

актов; встречное правотворчество; влияние на правоприменительное толкование, — и дается оценка этим механизмам.

Методы исследования, использованные автором, — историко-правовой метод и обобщение международных документов, договоров и соглашений по морскому праву, участником которых является Вьетнам; анализ национальных и международных правовых актов о сотрудничестве на море. Сравнительно-правовой метод используется для оценки соответствия законодательства Вьетнама международному морскому праву.

Международные акты по Южно-Китайскому морю, участником которых является Вьетнам

В контексте сложных и непредсказуемых споров о суверенитете над морями и островами в мире в целом и в регионе Южно-Китайского моря в частности, Вьетнам неизменно придерживается позиции: уважать и полностью соблюдать международные обязательства, уважать дипломатические и правовые процессы, разрешать споры мирными средствами в соответствии с международным правом [2]. Вьетнам подписал множество важных международных документов в области Южно-Китайского моря и стал членом многих международных организаций, способствуя поддержанию и стабилизации безопасности на море.

Во-первых, *подписание многосторонних договоров*. 23 июня 1994 г. Национальное собрание Вьетнама официально ратифицировало Конвенцию ООН по морскому праву (ЮНКЛОС), Вьетнам стал 63-м государством-участником ЮНКЛОС (вступила в силу для Вьетнама 16 ноября 1994 г.) с заявлением о решимости вместе с международным сообществом «построить справедливый правовой порядок, поощрять развитие и сотрудничество на море». Совсем недавно Вьетнам вошел в число первых стран, подписавших Соглашение о сохранении и устойчивом использовании морского биологического разнообразия в районах за пределами действия национальной юрисдикции (*BBNJ*, 2023) — имплементационное соглашение в рамках ЮНКЛОС.

Во-вторых, *двусторонние договоры и соглашения*. Вьетнам подписал множество двусторонних документов о сотрудничестве с другими государствами с целью делимитации границ и эксплуатации ресурсов в Южно-Китайском море: Соглашение о делимитации территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа в Тонкинском заливе с Китаем (вступило в силу 30 июня 2004 г.), соглашения с Таиландом (1997), Индонезией (2003, 2022), Малайзией (1992), а также соглашения о функциональном сотрудничестве, такие как Меморандум о взаимопонимании с Филиппинами по предотвращению и управлению инцидентами в Южно-Китайском море (2024).

В-третьих, *подписание политико-правовых документов в регионе.* Декларация о поведении сторон в Южно-Китайском море (*DOC*), подписанная 4 ноября 2002 г., и процесс переговоров по Кодексу поведения (COC) в рамках АСЕАН. Это не имеющие обязательной юридической силы договоры,

но они способствуют ориентации законодательной и управленческой деятельности государств-членов.

Влияние механизмов международного сотрудничества в Южно-Китайском море на законодательство Вьетнама

Прямая инкорпорация положений ЮНКЛОС. ЮНКЛОС послужила основой для разработки и принятия Закона о море Вьетнама 2012 г., а положения ЮНКЛОС о пределах морских пространств рассматриваются данным Законом как стандарт и были имплементированы почти «дословно»: территориальное море — 12 морских миль (ст. 3 ЮНКЛОС), прилежащая зона — 24 морские мили от исходных линий (ст. 33), исключительная экономическая зона — 200 морских миль (ст. 57) и континентальный шельф, простирающийся до внешней границы подводной окраины материка или как минимум на 200 морских миль (ст. 76). При таком методе вьетнамское законодательство в основном подтверждает и включает нормы международного права в национальные правовые нормы.

Трансформация норм международного права путем принятия новых или изменения действующих нормативных правовых актов. Еще до ратификации ЮНКЛОС международное морское право оказало влияние на законодательство Вьетнама. Декларация о морских зонах Вьетнама 1977 г. и Декларация об исходной линии для отсчета ширины территориального моря Вьетнама 1982 г. показывают, что морское право Вьетнама формировалось во взаимодействии со складывающимися нормами международного морского права. Только после ратификации Вьетнамом ЮНКЛОС в 1994 г. и принятия Закона о море в 2012 г. морское законодательство Вьетнама было систематизировано. Помимо почти прямого закрепления ряда положений ЮНКЛОС, Закон о море Вьетнама (7 глав и 55 статей) конкретизировал и детализировал положения ЮНКЛОС, адаптировав их к условиям Вьетнама (например, исключены варианты определения континентального шельфа, не соответствующие рельефу Вьетнама). Другие отраслевые нормативные акты также подверглись влиянию ЮНКЛОС: Морской кодекс 2015 г., Закон о рыболовстве 2017 г., Закон о морских и островных ресурсах 2015 г., Закон о береговой охране Вьетнама 2018 г. и др. Положения двусторонних договоров также служат основой для принятия и изменения системы внутренних нормативных актов.

Встречное правотворчество демонстрирует взаимодействие Вьетнама с односторонними правовыми актами другого государства. 1 марта 2024 г. Китай опубликовал «Заявление о базовой линии территориального моря в северной части Тонкинского залива» [6]. В ответ, 21 февраля 2025 г. Правительство Вьетнама опубликовало Заявление об исходной линии для отсчета ширины территориального моря Вьетнама в Тонкинском заливе, подтвердив приверженность ЮНКЛОС и Соглашению о делимитации Тонкинского залива 2000 г. Данный механизм по своей сути не является конфронтацией, а представляет собой подтверждение правовой позиции

Вьетнама по проблеме Южно-Китайского моря, создавая прозрачную правовую основу для переговоров.

Влияние на правоприменительное толкование со стороны Решения Арбитражного трибунала 2016 г. (согласно Приложению VII ЮНКЛОС). Хотя Вьетнам не является стороной спора и не связан Решением от 12 июля 2016 г., правовая практика Вьетнама испытывает на себе его влияние посредством деятельности по толкованию права. Решение рассматривается как акт толкования права международным судебным органом и используется Вьетнамом. Решение разъяснило многие положения ЮНКЛОС: во-первых, определило правовой статус островов и скал (ст. 121(3)); во-вторых, подтвердило приоритетный статус ЮНКЛОС (ст. 311), отвергнув притязания Китая на «исторические права» и «девятипунктирную линию». Наиболее конкретным доказательством применения этого толкования является Вербальная нота Вьетнама № 22/HC-2020 от 30 марта 2020 г. в ООН, выражающая позицию Вьетнама на языке, совместимом с выводами Решения. Это Решение помогло сузить зону спорных вод и способствовало формированию правовых критериев для переопределения Вьетнамом своих претензий в соответствии с ЮНКЛОС.

Оценка механизмов влияния и проблемы их реализации

Проанализированные выше механизмы влияния международного сотрудничества неодинаковы по степени совершенства и правовой эффективности во Вьетнаме. Имплементация «почти дословно» ряда положений ЮНКЛОС в Законе Вьетнама о море 2012 г. является относительно целесообразной для обеспечения совместимости национального права с международным правом. Тем не менее это требует наличия подзаконных актов для конкретизации, толкования и руководства по реализации данных положений.

Механизм «встречного правотворчества» отражает способность Вьетнама к правовой реакции на позицию другого государства. Однако необходимо откровенно признать, что это лишь одностороннее действие Вьетнама, не имеющее обязывающей силы в отношении других государств и международного сообщества. Основной эффект, который обеспечивает данный механизм, заключается в формировании прозрачной позиции, служащей основой для переговоров в случае необходимости.

Ссылка на решения Арбитража по делу 2016 г. и на такие документы, как Декларация о поведении сторон (*DOC*), имеет значение лишь как форма толкования права и определения политических ориентиров, но не как обязательное правовое обязательство при применении во Вьетнаме.

В связи с этим необходимо продолжать совершенствование морского права Вьетнама путем конкретизации положений, перенесенных из ЮНКЛОС в Закон о море 2012 г., посредством подзаконных актов, разъясняющих порядок их исполнения; а также путем систематизации практики ситуаций «встречного правотворчества» в последовательный и целостный

подход, способный стать действенным правовым инструментом в переговорах по вопросам Южно-Китайского моря.

Заключение

Международное правовое сотрудничество и взаимодействие в Южно-Китайском море — это не только внешнеполитическая деятельность, но и источник возникновения и совершенствования национального законодательства Вьетнама. Проведенное исследование позволяет сделать следующие выводы.

1. Воздействие международного сотрудничества в Южно-Китайском море на морское законодательство Вьетнама осуществляется не напрямую и не путем простого копирования правовых норм. Международное сотрудничество в Южно-Китайском море и нормы международного морского права воздействуют на законодательство Вьетнама посредством четырех четко выраженных механизмов: прямой инкорпорации, трансформации путем принятия и изменения актов, встречного правотворчества и влияния на правоприменительное толкование.

2. Наиболее распространенным механизмом является трансформация норм международного морского права в законодательство Вьетнама посредством принятия национальных нормативных правовых актов.

3. Влияние международного сотрудничества в Южно-Китайском море на национальное законодательство носит двусторонний характер. Международное морское право является не только источником формирования национального морского права — создание государством совершенной системы морского законодательства, в свою очередь, служит основой для укрепления международных отношений на море.

Можно утверждать, что спустя десять лет после вынесения решения в Гааге ЮНКЛОС остается «основой» морского права Вьетнама и источником обеспечения справедливого, стабильного порядка, основанного на правилах, в Южно-Китайском море.

Список источников

1. Данг Минь Туан. Соотношение международного и национального права: с точки зрения конституций стран мира и некоторые предложения для Вьетнама // Законодательные исследования. — 2013. — № 9 (241). https://lapphap.vn/Pages/TinTuc/207112/Moi-quan-he-giua-phap-luat-quoc-te-va-phap-luat-quoc-gia--nhin-tu-goc-do-hien-phap-tren-the-gioi-va-mot-so-goi-mo-cho-viet-nam.html
2. Ле Дык Хань. Реализация Конвенции ООН по морскому праву 1982 года и вклад Вьетнама в устойчивое развитие морей и океанов // Общенародная национальная оборона. — 2022. — 20 дек. https://tapchiqptd.vn/vi/bao-ve-to-quoc/thuc-thi-cong-uoc-lien-hop-quoc-ve-luat-bien-nam-1982-va-dong-gop-cua-viet-nam-trong-phat-/19639.html
3. Нгуен Лонг. Некоторые вопросы, связанные с заявлением Китая об установлении «исходной линии в Тонкинском заливе». https://nghiencuuchienluoc.org/mot-so-van-de-ve-viec-trung-quoc-tuyen-bo-xac-lap-duong-co-so-o-vinh-bac-bo/

References

1. Dang Min' Tuan. Sootnosheniye mezhdunarodnogo i natsional'nogo prava: s tochki zreniya konstitutsiy stran mira i nekotoryye predlozheniya dlya V'yetnama [The relationship between international and national law: perspectives from world constitutions and proposals for Vietnam] // Zakonodatel'nyye issledovaniya. — 2013. — № 9 (241). https://lapphap.vn/Pages/TinTuc/207112/Moi-quan-he-giua-phap-luat-quoc-te-va-phap-luat-quoc-gia--nhin-tu-goc-do-hien-phap-tren-the-gioi-va-mot-so-goi-mo-cho-viet-nam.html
2. Le Dyk Khan'. Realizatsiya Konventsii OON po morskomu pravu 1982 goda i vklad V'yetnama v ustoychivoye razvitiye morey i okeanov [Implementation of the 1982 UN Convention on the Law of the Sea and Vietnam's contribution to the sustainable development of seas and oceans] // Obshchenarodnaya natsional'naya oborona. — 2022. — 20 dek. https://tapchiqptd.vn/vi/bao-ve-to-quoc/thuc-thi-cong-uoc-lien-hop-quoc-ve-luat-bien-nam-1982-va-dong-gop-cua-viet-nam-trong-phat-/19639.html
3. Nguyen Long. Nekotoryye voprosy, svyazannyye s zayavleniyem Kitaya ob ustanovlenii «iskhodnoy linii v Tonkinskom zalive» [Issues regarding China's declaration establishing a "baseline in the Gulf of Tonkin"] https://nghiencuuchienluoc.org/mot-so-van-de-ve-viec-trung-quoc-tuyen-bo-xac-lap-duong-co-so-o-vinh-bac-bo/

Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 209—218.
Transport law and security. 2026; (3(59)):209—218.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Научная статья
УДК 342.9
DOI: https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-18

Правовое регулирование беспилотного транспорта в условиях цифровой трансформации

Полякова Татьяна Анатольевна,
доктор юридических наук, профессор,
главный научный сотрудник,
и.о. заведующего сектором информационного права
и международной информационной безопасности,
Институт государства и права Российской академии наук,
заслуженный юрист РФ,
Москва, Россия

ORCID: https://orcid.org/0000-0003-3791-2903
РИНЦ SPIN-код: 4224-3174, AuthorID: 732015

Троян Наталья Анатольевна,
кандидат юридических наук,
старший научный сотрудник сектора информационного права
и международной информационной безопасности,
Институт государства и права Российской академии наук,
Москва, Россия

ORCID: https://orcid.org/0000-0003-1572-8902
РИНЦ SPIN-код: 6149-7955, AuthorID: 927289

Аннотация. Статья посвящена исследованию актуальных информационно-правовых вопросов, связанных с развитием и повсеместным внедрением искусственного интеллекта в транспортную отрасль. Авторами обоснована необходимость разработки и использования механизмов правового регулирования отношений в сфере использования беспилотного транспорта в условиях активизации цифровой трансформации. Сегодня особенно требуется урегулирование на законодательном уровне общественных отношений, связанных с рисками и угрозами, обеспечением идентификации и аутентификации в информационных системах транспортного комплекса, а также усилением ответственности за возможное причинение вреда или ущерба с применением беспилотных транспортных средств.

Ключевые слова: беспилотный транспорт; информационная безопасность; информационное право; искусственный интеллект; цифровая трансформация; цифровой суверенитет.

Статья написана в рамках Государственного задания FMUZ-2024-0035 «Обеспечение цифрового суверенитета и информационной безопасности правовыми средствами».

Для цитирования: Полякова Т. А., Троян Н. А. Правовое регулирование беспилотного транспорта в условиях цифровой трансформации // Транспортное право и безопасность. 2026. № 3(59). С. 209–218. https://doi.org/10.30932/2500-1868-2026-59-3-18.

Original article

Legal regulation of unmanned transport in the context of digital transformation

Tatiyana An. Polyakova,
Doctor of Law, Professor,
Main Researcher,
Acting Head of the Information Law and International Information Security Sector,
Institute of State and Law of The Russian Academy of Sciences,
Honored Lawyer of the Russian Federation,
Moscow, Russia

Natalia An. Troyan,
Candidate of Law,
Senior Researcher of the Information Law and International Information Security Sector,
Institute of State and Law of The Russian Academy of Sciences,
Moscow, Russia

Abstract. The current paper deals with the crucial information-law issues associated with the development and widespread implementation of artificial intelligence in the transport sector. There has been substantiated the necessity to develop and employ mechanisms for the legal regulation of relations involving the use of unmanned vehicles in the context of accelerating digital transformation. At present there is a particular need to legislatively regulate social relations involving risks and threats, to ensure identification and authentication within the information systems of the transport sector, and to strengthen liability for potential harm or damage caused by the use of unmanned transport vehicles.

Keywords: unmanned transport; information security; information law; artificial intelligence; digital transformation; digital sovereignty.

The current paper has been prepared as part of the State assignment FMUZ-2024-0035 “The Enforcement of Digital Sovereignty and Information Security through Legal Means”.

For citation: Polyakova T. A., Troyan N.A. Legal regulation of unmanned transport in the context of digital transformation // Transport law and security. 2026; (3(59)):209–218.

© Полякова Т. А., Троян Н. А., 2026

Актуальность рассматриваемого вопроса сегодня подтверждается усилением активности процессов внедрения цифровых технологий в транспортную сферу. Это требование времени связано с необходимостью достижения национального лидерства в информационной сфере, направлено

на повышение конкурентоспособности российской транспортной системы, увеличение пассажирского и грузового потока посредством внедрения различных цифровых технологий, цифровых платформ, искусственного интеллекта в решении актуальных задач и бизнес-процессов, при проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры, разработке новых методов и технологий идентификации пассажиров и грузов и т.д. [1, стр. 148]. Следует признать, что активное развитие систем искусственного интеллекта и робототехники привело к появлению нового вида участников дорожного движения — высокоавтоматизированных транспортных средств (ВАТС). При этом одной из наиболее характерных черт современного этапа всеобщей цифровизации становится активное использование беспилотного транспорта. Наибольшее применение этот вид транспорта находит в промышленном комплексе и способствует повышению производительности, снижает трудовые затраты и минимизирует риски, связанные с человеческим фактором.

Активное применение технологий в транспортной сфере приобретает черты ключевого тренда развития всей транспортной отрасли. Вместе с тем успешное внедрение беспилотного транспорта в настоящее время связано не только с созданием новой дорожной инфраструктуры, обеспечивающей автоматизированные средства необходимыми сервисами и информацией. Особого внимания заслуживают вопросы, касающиеся применения технологий искусственного интеллекта и робототехники на транспорте. Они находятся в фокусе внимания не только в России, но и во всем мире. Данные технологии активно интегрируются во все сферы функционирования транспортного комплекса (воздушный, водный, автомобильный транспорт), охватывая критически важные процессы: беспилотное управление и маршрутизацию, принятие решений в режиме реального времени, а также идентификацию объектов и граждан [2, стр. 10, 20.].

В условиях формирования цифровой экономики данных и развития сквозных технологий в фокусе внимания находятся вопросы внедрения ВАТС в городскую среду. Речь идет прежде всего о пассажирских автобусах, а также низкоскоростном грузовом транспорте коммунальных и оперативных служб. Не вызывает сомнений, что динамика интеграции беспилотных решений в транспортной сфере, особенно связанных с обеспечением информационной безопасности**,** требует разработки новых научно-обоснованных подходов к формированию, развитию соответствующей системы правового регулирования в данной сфере на основе разработки и применения новых правовых средств. Вместе с тем дискуссионность и тревога, связанная. с использованием беспилотных автомобилей (транспортных средств), обусловлена в первую очередь правовыми проблемами обеспечения безопасности дорожного движения. Так, одним из важных аспектов является нормативное правовое обеспечение, развитие и внедрение сервисов интеллектуальных транспортных систем в сфере обеспечения безопасности дорожного движения [3].

Правовое регулирование беспилотного транспорта в России сталкивается с рядом серьезных вызовов. Основная сложность заключается в разработке правовых механизмов для определения ответственности при дорожно-транспортном происшествии с участием интеллектуальных транспортных средств. Отсутствие водителя в момент причинения вреда жизни, здоровью или имуществу граждан затрудняет поиск (определение) виновных. Принятие таких решений затрудняет определение субъекта ответственности и обусловливает необходимость поиска новых механизмов правового регулирования деликтных (от лат. *delictum*) отношений в транспортной сфере.

Характерной особенностью применения юридической ответственности в транспортной отрасли является важнейший элемент публично-правового механизма государственного управления, который обеспечивает соблюдение нормативных требований и поддерживает стабильное функционирование транспортной системы [4]. Несомненно, развитие данной сферы связано с разработкой эффективного и адекватного правового регулирования. В правотворческой деятельности особенно важными представляются вопросы обеспечения информационной безопасности и транспортной защищенности, связанные с развитием автономного транспорта. Поскольку современные беспилотные транспортные средства являются высокотехнологичными цифровыми системами, их работоспособность напрямую определяется надежностью программных алгоритмов, качеством навигационных сигналов и стабильностью передачи данных. В силу этой технологической зависимости любые попытки оказания вредоносных цифровых влияний, хакерских атак могут автоматически превращаться в риски и угрозы для безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Таким образом, формируется неразрывная связь информационных систем с транспортными комплексами, при этом обеспечение кибербезопасности становится ключевым фактором надежности всей транспортной среды.

Как справедливо отмечает профессор А. А. Минбалеев, «развитие автономного транспорта требует формирования специальных механизмов правовой защиты информации, циркулирующей в интеллектуальных транспортных системах. Нарушение целостности данных, вмешательство в алгоритмы управления или перехват сигналов способны привести не только к утечке информации, но и к возникновению непосредственной угрозы жизни и здоровью граждан» [5].

Научные исследования свидетельствуют о том, что сегодня ряд зарубежных государств также предпринимает попытки законодательного регулирования вопросов, связанных с применением беспилотных транспортных средств, их эксплуатацией и ответственностью за возможное причинение вреда или ущерба [4, стр. 267]. Для институционального внедрения беспилотных технологий в российскую транспортную систему в качестве отправной точки принято считать 2018 год, так как именно то-

гда началось создание нормативной правовой базы на основе накопленного ранее научно-технического потенциала.

Следует обратить внимание, что на современном этапе цифровая трансформация транспортной отрасли связана с внедрением прорывных технологий, и это в значительной мере влияет на необходимость пересмотра новых подходов к правовому регулированию в данной сфере. Так, наряду с традиционными принципами особую значимость приобретают дополнительные положения, предполагающие как адаптацию классических принципов, так и разработку новых, учитывая, что на развитие инфраструктуры значительное влияние оказывают глобальные технологические изменения [6]. Это отражается на том, что современные проекты включают в себя инновационные логистические решения, позволяющие объединить транспортную сеть с системами беспилотного управления, а также цифровой и воздушной навигацией на базе искусственного интеллекта.

Анализ состояния правового регулирования в рассматриваемой сфере показывает, что одним из ключевых факторов, влияющих на развитие законодательства в транспортной сфере с применением искусственного интеллекта и робототехники является принятие целого ряда стратегических документов, среди которых надо выделить: Указ Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», который предусматривает преобразование транспортной инфраструктуры на основе внедрения цифровых технологий и платформенных решений. Документ прежде всего определяет национальные цели и задачи развития страны, а также основные направления реализации национальных проектов и программ.

В Национальной стратегии развития искусственного интеллекта в Российской Федерации «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации», утвержденной Указом Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490, введено понятие искусственного интеллекта, а также созданы пилотные зоны для апробации и демонстрации разработок в области искусственного интеллекта, применяемых в различных отраслях экономики и социальной сферы (сельское хозяйство, транспорт, промышленность, здравоохранение, строительство и др.), предусматривается разработка и внедрение беспилотного транспорта, сняты отдельные административно-правовые барьеры, препятствовавшие внедрению технологий искусственного интеллекта в отдельных областях, среди которых наряду со здравоохранением, государственно-частным партнерством и другими областями выделен транспорт.

В целях повышения безопасности дорожного движения и создания безопасной транспортной среды путем снижения роли человеческого фактора и влияния ошибок, совершаемых водителями, развития современных интеллектуальных транспортных систем, дорожно-транспортной инфраструктуры, обеспечения максимальной доступности и непрерывности сервисов для пользователей транспортной системы, оптимизации транс-

портных процессов и внедрения беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования распоряжением Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р утверждена Концепция обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования.

Несомненно, основным преимуществом, достигаемым от внедрения автономного транспорта, является экономический и социально-общественный эффект от снижения аварийности. Распоряжением Правительства РФ от 19 августа 2020 г. № 2129-р утверждена Концепция развития регулирования отношений в сфере технологий искусственного интеллекта и робототехники до 2024 года, где предусмотрено применение экспериментальных правовых режимов с использованием искусственного интеллекта, направленных на развитие научно-технологического и инновационного потенциала в транспортной инфраструктуре, включая беспилотный транспорт.

Представляется, что в условиях цифровизации в транспортной отрасли сегодня приоритетное значение приобретает разработка концептуальных основ правового регулирования применения робототехники, искусственного интеллекта и платформенных решений. Благодаря научным исследованиям в транспортном комплексе с применением информационно-коммуникационных технологий возможно утверждать, что транспортная сфера становится одним из драйверов национального развития экономики данных. В условиях цифровой трансформации развитие экономики данных основывается на формировании новой мировой ценности данных, управление которыми фактически определяет все стратегические направления в современном государстве и экономике данных для России, поскольку всестороннее санкционное давление со стороны Запада значительным образом влияет на мировые рынки и мировую экономику.

В 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) обосновано определены задачи по внедрению и использованию ИИ, робототехники, беспроводной связи, больших данных, распределенных реестров, технологий виртуальной и дополненной реальности, интернета вещей, а также биометрических технологий. Следует иметь в виду, что многие из них уже находят практическое применение в транспортной отрасли. Так, постановлением Правительства РФ от 3 июля 2024 г. № 908 «О проведении на территории Российской Федерации эксперимента по созданию, апробации и внедрению информационной системы “Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа для оформления перевозок грузов”» утверждено Положение о проведении на территории Российской Федерации эксперимента по созданию апробации и внедрению информационной системы «Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа для оформления перевозок грузов в целях внедрения информационной систе-

мы и эксперимента для оформления перевозок грузов, осуществляемых автомобильным, морским, речным, железнодорожным и воздушным видами транспорт.

На современном этапе одним из ключевых направлений является создание новой модели транспортного взаимодействия, основанного на внедрении ускоренной цифровизации, автономных технологий и платформенных решений. Следует отметить, что на современном этапе Минтрансом России беспилотные решения регулируются в рамках разработанной нормативной правовой базы, которая также активно применяется в авиации, дорожном хозяйстве, железнодорожном, морском, речном и городском транспорте. Так, в авиации создан новый класс воздушного пространства «Н», предназначенный для полетов беспилотных воздушных судов, оптимизированы процедуры сертификации беспилотных авиационных систем. Представляется, что это позволит создать условия для дальнейшего развития гражданской беспилотной авиации и обеспечит безопасность полетов. Постановлением Правительства РФ от 31 июля 2025 г. № 1133 внесены изменения в Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации. В сфере автомобильного транспорта на отечественных федеральных трассах уже протестированы и введены в эксплуатацию высокоавтоматизированные грузовые автомобили.

Партнерство России и Казахстана в сфере перевозок грузов высокоавтоматизированными транспортными средствами являются важным шагом в развитии международного сотрудничества в области беспилотных грузоперевозок, поскольку до настоящего времени обе страны развивали эту технологию преимущественно внутри своих границ, независимо друг от друга. Трансграничная беспилотная грузоперевозка по маршруту Москва—Астана, проведенная одной из первых в мире, наглядно демонстрирует успех данного формата сотрудничества. Кроме того, на федеральной трассе М-4 «Дон» проходят активные испытания: по маршруту курсируют 11 беспилотных грузовиков. Оперативный контроль за их перемещением осуществляется через систему идентификации на платформе «ЭРА-ГЛОНАСС», которая в режиме реального времени подтверждает нахождение транспорта на линии. В целом испытания прошли порядка 200 беспилотных автомобилей. Введение экспериментально-правового режима на трассах России позволило запустить высокоавтоматизированные транспортные средства КАМАЗ и начать тестирование отечественных разработок на дорогах общего пользования.

Президент РФ В. В. Путин справедливо указал, что «на основе уже накопленного опыта необходимо безотлагательно ввести в правовое поле не только крупный автономный транспорт, но и даже небольшие устройства, например, роботов-доставщиков. Следует организовать сертификацию различных типов беспилотных систем, а также установить для них исчерпывающие, однозначные и измеримые требования и стандарты» [https://tass.ru/ekonomika/26171711].

Нельзя оставить без внимания то обстоятельств, что беспилотный режим активно развивается в сфере пассажирского транспорта. Такие экспериментальные правовые режимы уже действуют в Москве, Московской области, на федеральной территории «Сириус» и на Сахалине. Первый российский беспилотный трамвай уже перевез более 60 тыс. пассажиров и преодолел свыше 25 тыс. км без нарушений правил дорожного движения. Запуск первой линии беспилотного метро ожидается к 2030 г., а к 2035 г. в автономном режиме будут работать около 60% поездов метро и до 90% московских трамваев. Представляется необходимым апробировать новые решения с целью последующего внесения изменений в национальное законодательство и его адаптации к условиям цифровой трансформации, обусловленной развитием сквозных технологий. Это позволит обеспечить лидерство в создании беспилотных систем.

Статистика свидетельствует о том, что в настоящее время беспилотное метро существует уже в более чем в 20 странах. Например, одной из первых автоматизированных линий метро, работающих на автопилоте, стала *Port Island Line* в Японии, которая открылась в 1981 г. (В Копенгагене составы в метро управляются искусственным интеллектом и сложными системами автоматизации, а также в Австрии, Китае, Франции и т.д.) [https://www.computerra.ru/311170/metro-i-poezda-budushhego-kogda-transport-stanet-polnostyu-avtonomnym/]. Безусловно, благодаря современным инновациям снижается вероятность человеческих ошибок, оптимизируется расписание движения, повышается безопасность движения, а пассажиры получают более надежный и удобный общественный транспорт. Но тем не менее остается ряд нерешенных проблем. Среди них то, что главной проблемой беспилотных поездов и метро является отсутствие человеческого фактора в критических ситуациях, поскольку автоматизированные системы не обладают интуицией и способностью принимать нестандартные решения, как это делает человек. В связи с этим такие вопросы требуют концептуального решения и дальнейшей разработки правовых средств, направленных на обеспечение цифрового суверенитета.

Заслуживают внимания и проблемы регулирования водного транспорта, где также внедряют беспилотные системы, в частности, на линии Усть-Луга — Калининград начнут работать автономные паромы, управлять которыми будет автоматика.

Безусловно, повышенное внимание сегодня уделяется вопросам безопасности. В рамках поручения Президента РФ развивается система сквозной идентификации транспортных средств на базе «ЭРА-ГЛОНАСС», обеспечивающая мониторинг и контроль за обеспечением безопасности эксплуатации беспилотного транспорта. Минтранс России–проводит комплексную работу по внедрению механизмов мониторинга киберугроз и дистанционного реагирования на инциденты. Особое внимание уделяется «платформизации» транспортных процессов, что, по сути, можно считать формированием новой экономики и логистики.

В связи с этим очевидно, что риск является одной из ключевых проблем, связанных с беспилотным транспортом. Для определения оценки реального уровня безопасности производителям необходимо развернуть парк беспилотных автомобилей на дорогах общего пользования. Даже если предположить, что в беспилотном транспорте в перспективе можно достичь определенной надежности, он вряд ли может быть полноценно защищен от угроз взлома программного обеспечения извне.

Таким образом, стратегической задачей сегодня является создание «безупречной транспортной системы», адаптированной к современным реалиям. Фактически уже активно обсуждаются в научном мире назревшие вопросы интеграции в беспилотный транспорт квантовой криптографии. Однако эти вопросы будущего потребуют новых, не только технологических решений, но и новых, междисциплинарных подходов с позиции информационного права и публично-правовой (государственно-правовой) науки в целом.

Безусловно, реализация новых цифровых решений в рассматриваемой области потребует время для разработки фундаментальных вопросов, связанных с разработкой и применением новых правовых средств, соответствующих современным инновационным процессам, оценки перспектив их эффективности в целях достижения стратегических целей и задач для реализации государственной научно-технологической политики.

Список источников

1. Полякова, Т. А. Информационно-правовое обеспечение транспортной деятельности и транспортной безопасности / Т. А. Полякова, И. С. Бойченко, Н. А. Троян // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 3 (39). — С. 146—155.
2. Правовое регулирование беспилотного транспорта : учебное пособие / под редакцией А. В. Минбалеева. — Саратов : Амирит, 2024.
3. Савенков, А. Н. Новый технологический уклад и социогуманитарные выводы / А. Н. Савенков // Государство и право. — 2025. — № 1. — С. 14—36.
4. Жарков, К. К. Публично-правовое обеспечение транспортной безопасности в условиях цифровой трансформации / К. К. Жарков // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право. — 2025. — № 1 (60). — С. 71—78.
5. Перспективные направления правового регулирования искусственного интеллекта : монография / под редакцией А. М. Минбалеева. — Саратов : ООО «Амирит», 2023.
6. Чеботарева, А. А. Актуальные проблемы транспортного права и транспортной безопасности в контексте вызовов и угроз / А. А. Чеботарева, В. Е. Чеботарев // в сборнике: Актуальные проблемы транспортного права и транспортной безопасности в контексте вызовов и угроз. — Москва : Российский университет транспорта, 2020.

References

1. Polyakova, T. A. Informatsionno-pravovoye obespecheniye transportnoy deyatel'nosti i transportnoy bezopasnosti [Information and legal support for

transport activities and transport security] / T. A. Polyakova, I. S. Boychenko, N. A. Troyan // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2021. — № 3 (39). — S. 146—155.
2. Pravovoye regulirovaniye bespilotnogo transporta [Legal regulation of unmanned transport]: uchebnoye posobiye / pod redaktsiyey A. V. Minbaleyeva. — Saratov: Amirit, 2024.
3. Savenkov, A. N. Novyy tekhnologicheskiy uklad i sotsiogumanitarnyye vyvody [The new technological paradigm and socio-humanitarian conclusions] / A. N. Savenkov // Gosudarstvo i pravo. — 2025. — № 1. — S. 14—36.
4. Zharkov, K. K. Publichno-pravovoye obespecheniye transportnoy bezopasnosti v usloviyakh tsifrovoy transformatsii [Public law support for transport security in the context of digital transformation] / K. K. Zharkov // Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo. — 2025. — № 1 (60). — S. 71—78.
5. Perspektivnyye napravleniya pravovogo regulirovaniya iskusstvennogo intellekta [Promising directions for the legal regulation of artificial intelligence]: monografiya / pod redaktsiyey A. M. Minbaleyeva. — Saratov: OOO «Amirit», 2023.
6. Chebotareva, A. A. Aktual'nyye problemy transportnogo prava i transportnoy bezopasnosti v kontekste vyzovov i ugroz [Current issues of transport law and transport security in the context of challenges and threats] / A. A. Chebotareva, V. Ye. Chebotarev // v sbornike: Aktual'nyye problemy transportnogo prava i transportnoy bezopasnosti v kontekste vyzovov i ugroz. — Moskva: Rossiyskiy universitet transporta, 2020.

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. символов (0,5—1,0 авт. 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 каждого автора; • адрес электронной почты для каждого автора.	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. (0.5-1.0 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 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.