

Опыт правового обеспечения транспортной безопасности (Москва, Юридический институт МИИТ, 6 декабря 2017 г.)

УДК 347.463

© Харламова Ю. А.

— доктор политических наук, доцент, профессор
кафедры «Транспортное право и административное
право» Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

Актуальные политико-правовые аспекты транспортной безопасности

Аннотация. В статье дается политико-правовой анализ проблем, которые связаны с процессом обеспечения транспортной безопасности в современной России. Подчеркивается важность комплексного подхода к решению задач, которые стоят перед обществом и органами государственной власти в вопросах регулирования транспортной безопасности.

Ключевые слова: транспортная безопасность; транспортная стратегия; транспортная политика; транспортное право.

© Kharlamova Yu.

— doctor of political science, associate professor,
professor of the department of transport law
and administrative law of the Law Institute
Russian University of transport

Actual political and legal aspects of transport security

Abstract. The article gives a political and legal analysis of problems related to the process of ensuring transport security in modern Russia. The importance of an integrated approach to the solution of the tasks facing the society and public authorities in the regulation of transport security is stressed.

Keywords: transport safety; transport strategy; transport policy; transport law.

Транспортный комплекс России — это важнейшая технообщественная инфраструктура государства, входящая в число приоритетных в процессах обеспечения жизнедеятельности населения.

Она не только выполняет системообразующую хозяйственную функцию, но и охватывает большую часть России через профессиональную сеть и территорию деятельности железных и автомобильных дорог, морских, водных и воздушных трасс, услугами которых пользуются миллионы человек ежегодно.

Актуальность постановки проблемы в таком ключе определяется новыми геостратегическими возможностями российского транспортного комплекса как коммуникационного моста между Европейским Союзом и Восточной Азией, элементом политического влияния страны в процессах встраивания в новые трансконтинентальные и региональные потоки и сети общественно-политической (включая международно-правовую) и деловой активности.

Транспорт, являясь непреложным атрибутом экономической жизни, оказывает влияние и на сферы правовой, социальной, политической жизни. Он обеспечивает подвижность и всеобщую связь населения, участвуя в процессах социальной мобильности. К тому же транспортный комплекс выступает таковым не сам по себе, а как элемент общественной системы, оказывающей свое влияние на многие стороны функционирования и развития институтов власти, права, государства.

В последние годы юридической основой для выбора структурных приоритетов развития транспортной системы России послужили следующие нормативные правовые документы:

— Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденная приказом Минтранса России от 12 мая 2005 г. № 45;

— Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р;

— Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)», утвержденная постановлением Правительства РФ от 29 мая 2008 г. № 377;

— Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010—2020 годы)», утвержденная постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848;

— Стратегия развития железнодорожного транспорта до 2030 года», утвержденная распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р;

— Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденная постановлением Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596.

Проблема безопасности Российского государства и общества занимает одно из центральных мест в содержании национальных стратегий и программных документов. Транспортный комплекс занимает одно из центральных мест, поскольку он является одним из

основных факторов социально-политической и экономической безопасности и стабильности российского общества и государства, а также важного элемента его военно-стратегической безопасности в условиях различных вызовов.

Изучение безопасности как механизма, состояния, а также самостоятельного и достаточно автономного явления, во многом определяющего условия, жизненные возможности, будущее связанных с ней объектов, может быть проведено на основе применения широкого спектра научных парадигм.

В рамках комплексной проблемы безопасности России актуальной становится, на наш взгляд, главнейшая — целостность государства, что связано с должным функционированием транспортных сообщений (в частности, автомобильных, железнодорожных, водных и др.).

Вообще, целостность государства стала «основной темой в Менделеевской теории России и ее безопасности, а безопасность России — СССР — основой Легасовской теории техносферной безопасности Советского Союза и мира (катастрофа Советского Союза обернется небывалой катастрофой мира, как доказал В. А. Легасов) [1; с. 17].

Академику В. А. Легасову также принадлежит важное достижение — системный анализ Чернобыльской катастрофы. Именно на основе этого исследования он заложил основы теории современной безопасности России и мира как неразрывной задачи. Кроме того, В. А. Легасов был в числе первых, кому удалось поднять на государственный уровень идею о создании научного института, занимающегося исключительно проблемами обеспечения безопасности больших технических систем, куда относился и весь транспортный комплекс. В качестве особого принципиального этапа в формировании научного знания по этой проблеме можно выделить 1987 год, когда была опубликована статья В. А. Легасова [3; с. 20], где обосновывалась необходимость создания единой системы обеспечения безопасности государства.

В глобализационных процессах XXI в. транспортные системы занимают ключевую роль. Они во многом структурируют социально-политические и экономические отношения, выступают важным элементом политического позиционирования властных субъектов. Кроме того, процесс глобализации как никакой другой способствует возникновению технологических макросистем, в том числе в области транспорта, которые априори не могут быть лишены определенной социально-политической окраски. Современными исследователями довольно часто обращается внимание на развитие тенденций глобализации, которые обусловили и различные подходы к пониманию этого исторического явления, которое, на наш взгляд, должно рассматриваться как основная тенденция развития мирового общественно-политического процесса.

В силу множества исторических обстоятельств и особенностей

развития России в XIX—XX вв. основной спецификой транспортного комплекса на ее обширной территории, в отличие от большинства стран мира, стала ведущая роль магистральных железных дорог в сферах материального обращения и межрегиональных связей населения, обеспечивающих жизненно важные национальные интересы.

Значение железнодорожного комплекса для развития Российского государства было обусловлено двумя основными факторами: технико-экономическими преимуществами по сравнению с другими видами транспорта, а также совпадением направлений и мощности основных транспортно-экономических потоков с конфигурацией и параметрами железнодорожных магистралей, что формировалось в течение длительного исторического периода. Несущий каркас грузопроводящих и пассажирообслуживающих железнодорожных линий имеет почти 200-летнюю историю. Железнодорожный комплекс России обладает существенными преимуществами как перед другими видами транспорта, так и перед другими национальными транспортными комплексами, поскольку имеет лучшие экономические, энергетические показатели, способность к бесперегрузочным массовым перевозкам в экстремальных условиях, практически в любой значимый пункт Российской Федерации, а также может быть эффективно использован в мировом транзитном сообщении. Он функционирует как единый, органически целостный, размещенный на огромной территории производственно-технологический комплекс. Кроме того, крупнейшие хозяйственные территориально-производственные комплексы страны созданы в восточной ее части, где также сосредоточены топливно-энергетический потенциал и минерально-сырьевые ресурсы, значительно удаленные от центральных районов и требующие бесперебойной доставки. Таким образом, устойчивая и эффективная работа железнодорожных магистралей является необходимым условием политической стабильности, а также подъема экономики, улучшения условий и уровня жизни населения страны. При этом отметим, что численность работников отрасли достигает 2,45% от общей численности занятых в экономике, а удельный вес в основных фондах страны производственных фондов железнодорожной отрасли порядка 11,1% [8; с. 63].

По показателям перевозочной деятельности отечественных железных дорог можно во многом судить о состоянии экономики в целом и темпах экономического роста. А с учетом значения, которое они приобрели в России, легко спрогнозировать дальнейшие социально-политические и социально-экономические перспективы страны, поскольку, обеспечивая перевозку массовых грузов в больших объемах, железнодорожный комплекс способен в значительной степени определять общий масштаб цен в экономике. Так, в условиях России на каждый процент прироста транспортных тарифов уровень инфляции

возрастает на 0,3% [5; с. 71].

Тарифный фактор естественных монополий является основным в росте инфляции, что, в свою очередь, может вызвать процесс генерации инфляции, который способен дестабилизировать не только экономическую, но и политическую сферу государства и привести к росту социальной напряженности.

В связи с этим представляется обязательным выделение транспортной составляющей и ее важнейшего элемента — железнодорожного комплекса в качестве самостоятельного блока в общей системе национальной безопасности.

Содержание политико-правовых процессов приватизации и реструктуризации предоставили широкие экономические возможности, прежде всего, для крупных иностранных компаний-поставщиков железнодорожной техники или даже отдельных государств, которым они выгодны. В качестве характерного примера отметим, что «ускорение процессов приватизации железных дорог в развивающихся странах способствовало глобализации железнодорожной промышленности, что привело к возникновению новых рыночных возможностей, выходящих за пределы североамериканского рынка» [2; с. 20].

На фоне этого практически до 2005 г. главным направлением российской государственной промышленной политики, в частности, в железнодорожном машиностроении, являлось противодействие консолидации предприятий отрасли, что подтверждается целым рядом проведенных исследований [4; с. 20; 6; с. 27—29; 7].

Принимая во внимание отмеченное, можно констатировать, что стране необходима новая транспортная политика и методология ее осуществления, которая включала бы в себя геоэкономическую стратегию развития транспортного комплекса РФ в XXI в., а также пути, возможности и пределы его интеграции в мировую транспортную систему в борьбе за мировой доход. В современной России остро обозначилась проблема дефицита научно обоснованных подходов к построению единой стратегии развития транспортного комплекса страны, обострилась потребность в комплексном экспертно-аналитическом обеспечении принятия решений в области транспортной стратегии и политики.

Литература

1. Айзатулин, Т. А. Теория России. Геоподоснова и моделирование. — М., 1999.
2. Багвелл, Д. М. Глобализация рынка железнодорожной промышленности / Д. М. Багвелл, Р. В. Байрд // Железные дороги мира. — 2000. — № 6.
3. Легасов, В. А. Из сегодня — в завтра // Известия. — 1987. — 5 окт.
4. Липатов, В. А. Механизм согласования интересов государства и предпринимателей при разработке и реализации промышленной политики (на

примере железнодорожного транспорта) : автореф. дис. ... канд. полит. наук. — М., 2006

5. Палкин С. В. Проблемы экономики социального развития железнодорожного транспорта. — М. : ВИНТИ РАН, 2005.

6. Харламова, Ю. А. Железнодорожный транспорт России как один из основных компонентов экономической безопасности государства // Транспорт: наука, техника, управление. — 2007. — № 6.

7. Шевченко, С. Г. Совершенствование экономических методов и моделей управления развитием предприятия промышленного железнодорожного транспорта : автореф. дис. ... канд. экон. наук. — М., 2009.

8. Экономическая безопасность железнодорожного транспорта / под ред. Р. А. Кожевникова, З. П. Межох. — М. : Маршрут, 2005.

Literature

1. Aizatulin, T. A. The Theory Of Russia. The geological and modelling. — М., 1999.

2. Bagwell, D. M. Globalization of the market of railway industry / D. M. Bagwell, R. W. Baird // World railways. — 2000. — № 6.

3. Legasov, V. A. Of today — to tomorrow // News. — 1987. — 5 Oct.

4. Lipatov, V. A. the mechanism of coordination of interests of the state and entrepreneurs in the development and implementation of industrial policy (on the example of rail transport) : author. dis. ... kand. polit. sciences. — М., 2006.

5. Palkin, S. V. problems of economy, social development of railway transport. — М. : VINITI, 2005.

6. Kharlamova, Yu. Railway transport of Russia as one of the main components of economic security of the state // Transport: science, technology, management. — 2007. — № 6.

7. Shevchenko, S. G. Improvement of economic methods and models of management of development of the enterprise of industrial railway transport : avtoref. dis. ... kand. econ. sciences. — М., 2009.

8. The economic security of rail transportation / edited by R. A. Kozhevnikova, Z. P. Majoh. — М. : The Route, 2005.