

УДК 340

***ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ
НАЦИОНАЛЬНЫХ ИНТЕРЕСОВ В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ***

Магомедова Е.А.

к.ю.н., доц.

доцент кафедры юриспруденции

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского

Калуга, Россия

Петренко И.А.

студент

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского

Калуга, Россия

Аннотация. В статье анализируется роль транспортной сферы в национальной безопасности и экономическом развитии РФ. Рассматриваются технологические, экологические угрозы, коррупция, региональные диспропорции и кибербезопасность в транспортной отрасли. Выявляются проблемы в правовом обеспечении устойчивого развития и безопасности транспортной системы. Предлагаются решения, включая развитие инфраструктуры в отсталых регионах, повышение эффективности инвестиций, ужесточение экологических норм, разработку стандартов кибербезопасности и регулирование автономного транспорта.

Ключевые слова: транспортная сфера, национальная безопасность, экономическое развитие, правовое обеспечение, транспортная инфраструктура, региональные диспропорции, экологические угрозы, законодательство.

***PROBLEMATIC ASPECTS OF LEGAL SUPPORT FOR NATIONAL
INTERESTS IN THE TRANSPORT SPHERE***

Magomedova E.A.

candidate of jurisprudence, associate professor.

Associate Professor of the Department of Jurisprudence

Kaluga State University named after K.E. Tsiolkovsky. K.E. Tsiolkovsky

Kaluga, Russia

Petrenko I.A.

student

K.E. Tsiolkovsky Kaluga State University. K.E. Tsiolkovsky

Kaluga, Russia

Annotation. The article analyses the role of the transport sector in the national security and economic development of the Russian Federation. Technological, environmental threats, corruption, regional disproportions and cyber security in the transport sector are considered. Problems in legal support of sustainable development and security of the transport system are identified. Solutions are proposed, including infrastructure development in backward regions, improving investment efficiency, tightening environmental regulations, developing cybersecurity standards and regulating autonomous transport.

Keywords: transport sphere, national security, economic development, legal support, transport infrastructure, regional disproportions, environmental threats, legislation.

Транспортная сфера — это важный элемент национальной безопасности и экономического развития Российской Федерации.

Поскольку Россия это большое государство, транспортная система с наибольшей эффективностью крайне важна для связи между отдалёнными регионами, а также для обеспечения экономического взаимодействия и распределения ресурсов. Также важна мобильность населения, включая трудовую, обеспечивающая большие возможности для образования, отдыха и культурного развития.

Хорошо развитая транспортная сфера играет важную роль в случаях военных угроз, чрезвычайных ситуаций (стихийных, техногенных), случаев острой необходимости гуманитарного снабжения.

В рамках обеспечения экономического роста транспортная сфера тоже вносит свою лепту. От её эффективности зависит снижение транспортных издержек, повышение конкурентоспособности российских товаров и услуг как на внутреннем, так и на внешнем рынках, а значит, развитие международной торговли. Косвенно транспортная сфера сказывается на создании новых рабочих мест и развитии таких смежных отраслей экономики, как машиностроение, металлургия, связь и т. д.

В наши дни существуют факторы и угрозы, с которыми сталкивается российская транспортная сфера и которые требуют постоянного совершенствования правовой базы для достаточного обеспечения её устойчивого развития, эффективности и безопасности.

К таким факторам можно отнести следующие:

1. Технологические вызовы: появление автономных транспортных средств (беспилотных автомобилей, дронов) ставит вопросы об ответственности за причинение вреда, страховании и правилах дорожного движения.

2. Экологические угрозы: загрязнение окружающей среды в результате деятельности транспорта и увеличение выбросов вредных веществ в атмосферу.

3. Коррупция и злоупотребления в сфере госзакупок: неэффективное использование бюджетных средств при строительстве и ремонте транспортной инфраструктуры;

4. Региональные диспропорции: неравномерное развитие транспортной инфраструктуры в различных регионах страны.

5. Кибербезопасность: широкое внедрение цифровых технологий в управление транспортными потоками делает транспортные системы уязвимыми для кибератак, способных парализовать работу целых регионов.

Целью исследования является выявление существующих проблем в транспортной сфере и предложение возможных способов их решения с законодательной точки зрения.

Задачами исследования являются непосредственное рассмотрение актуальных проблем, более подробное раскрытие каждой из них, предложение вероятных путей решения данных проблем и вынесение общего вывода.

Обратимся к разработанности этих проблем и выявим, какие из них в целом рассматриваются, как наиболее острые и требующие принятия скорейших мер.

Транспортной стратегией РФ признаётся недостаточное финансирование, дефицит и климатическая уязвимость транспортной инфраструктуры. Помимо этого, отсутствует сеть высокоскоростных магистралей и соответствующего железнодорожного сообщения, которые удовлетворяли бы спросу на транспортные услуги соответствующего качества и способствовали бы увеличению связанности территорий государства. Около 21 процента федеральных автодорог работает в перегруженном режиме.

По статистике, лишь 30 процентов всех инвестиционных вливаний в транспортную инфраструктуру в Российской Федерации направляется на создание новых объектов транспортной инфраструктуры, при этом остальные 70 процентов - на сохранение и восстановление имеющейся. Необходимо повышать

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

эффективность распределения ресурсов, выделяемых для строительства и восстановления инфраструктуры.

Раскрывая проблемы в области экологии, стратегия также признаёт, что существует ряд острых проблем. В РФ до полутора раз выше уровень выбросов вредных веществ (концентрация диоксида азота (NO₂) в наиболее крупных агломерациях по сравнению с городами зарубежных стран. Автомобили также являются одним из основных загрязнителей воздуха, эта проблема увеличивается из-за повышения выбросов от автомобилей низкого экологического класса. 55 процентов автопарка Российской Федерации не соответствуют стандарту выбросов Евро-3. Также наблюдается отсутствие внедрения в городах зон для движения транспортных средств высоких экологических классов, при том, что соответствующий механизм внедрения упомянутых зон установлен на федеральном уровне.

Низкий уровень цифровизации и внедрения современных технологий в данной сфере ограничивает долгосрочное инновационное развитие всего комплекса. Недостаточный уровень цифровизации документооборота на отдельных видах транспорта - более 3 млрд. перевозочных документов в бумажном виде ежегодно. В условиях цифровой трансформации транспортного комплекса возрастает роль систем информационной безопасности, обеспечивающих защиту информационных ресурсов и цифровых сервисов транспортной системы, критически важных для бесперебойного функционирования различных видов транспорта. Вредоносное программное обеспечение, атаки на сетевую инфраструктуру, зависимость от иностранного ПО и оборудования — всё это составляет большую угрозу для всей транспортной сферы [1].

УК РФ в главе 27 относит к отдельным объектам уголовно-правовой защиты общественные отношения в области дорожного движения и эксплуатации транспорта. Но составы, установленные в данной главе, не адаптированы под

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

использование беспилотных автомобилей на отечественных дорогах. Данная проблема выражается в неопределенности круга субъектов привлечения к уголовной ответственности [2].

Рассмотрим следующие пути совершенствования правового обеспечения национальных интересов в транспортной сфере. В рамках решения проблемы региональных диспропорций транспортной инфраструктуры Российской Федерации возможно рассмотреть вариант внесения в законодательство изменений, связанных с созданием нового отдельного Федерального закона, либо внесения изменений в существующий № 254-ФЗ с целью создания правовой основы для приоритетного развития транспортной инфраструктуры в регионах с низким уровнем социально-экономического развития, на удаленных и труднодоступных территориях. Также возможно закрепление принципа приоритетного финансирования транспортной инфраструктуры в регионах с особыми потребностями при формировании федерального бюджета. Разумеется, не стоит умалять внимание к объектам инфраструктуры многоцелевого назначения, но оказать поддержку в развитии инфраструктуры отдельных регионов необходимо для равномерного и устойчивого развития транспортной сферы в целом.

Рассматривая проблему неэффективного использования инвестиций в строительство и ремонт инфраструктуры, предлагается внести изменения в Градостроительный кодекс РФ (в части, не противоречащей 44-ФЗ) (или в ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» № 44-ФЗ). В частности, предполагается предусмотреть обязательную независимую экспертизу проектов транспортной инфраструктуры на предмет экономической целесообразности, обоснованности технических решений и сметной стоимости. Экспертиза должна проводиться организациями, не связанными с заказчиком и подрядчиком. Таким образом прогнозируется предотвращение завышения сметной стоимости, выбор наиболее

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

эффективных технических решений и обоснование необходимости реализации проекта. Необходимо заострить внимание таких экспертиз на качестве проводимых работ и используемых технологий.

При решении проблем в сфере экологии рассматривается возможность внесения изменений в технические регламенты, устанавливающие более строгие нормы выбросов вредных веществ (оксидов азота, углеводородов, твердых частиц) для новых транспортных средств, выпускаемых в обращение на территории РФ. Это предполагается достичь за счёт постепенного внедрения стандартов, соответствующих нормам «Евро-6» и выше, стимулирования производителей к разработке и внедрению экологически чистых технологий.

Чтобы решить проблему кибербезопасности, необходимо разработать и внедрить новые национальные стандарты безопасности (ГОСТ) для информационных систем и автоматических систем управления транспортом, учитывающих специфику отрасли и современные киберугрозы. Это решение позволит устанавливать требования к архитектуре, разработке, внедрению, эксплуатации и обслуживанию современных информационных систем, транспортных средств и систем правления транспортом, а также развить защиту от несанкционированного доступа, возможности предотвращения вирусных атак и обеспечить устойчивость систем в случае сбоев.

При рассмотрении проблемы автономных транспортных средств в рамках новых подходов, предполагается ввести обязательное страхование ответственности производителей АТС за ущерб, причиненный в результате дефектов или ошибок в программном обеспечении, а также ввести солидарную ответственность владельца транспортного средства и производителя (в зависимости от уровня автоматизации и причин аварии) за вред, причиненный в результате ДТП. Для объективности при оценивании отдельных случаев следует обязать все АТС быть оборудованными

«черным ящиком», фиксирующим параметры движения, действия систем автоматизации и взаимодействие с пользователем.

Национальные интересы Российской Федерации - объективно значимые потребности личности, общества и государства в безопасности и устойчивом развитии. Современные же вызовы и угрозы, с которыми сталкивается российская транспортная отрасль, требуют постоянного совершенствования правовой базы для обеспечения безопасности, эффективности и устойчивого развития.

В заключение следует отметить, что при проведении анализа был выявлен ряд проблемных аспектов в правовом обеспечении национальных интересов в транспортной сфере Российской Федерации. Несовершенство нормативно-правовой базы, пробелы в регулировании новых технологий и отсутствие чётких критериев определения приоритетов развития с учётом национальных интересов создают риски для безопасности, экономического роста и территориальной целостности страны.

Приведенные решения проблемных аспектов должны поспособствовать совершенствованию законодательства и сохранению оптимального следования национальным интересам.

Библиографический список:

1. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [Электронный ресурс]. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/docs/transportnaya-strategiya-rf-na-period-do-2030-goda-s-prognozom-na-period-do-2035-goda> (дата обращения: 28.03.2025).
2. Каух П. В., Шишкин Н. Д., Дидковский Е. В. Проблемы правового регулирования использования беспилотных транспортных средств в уголовном праве России // Colloquium-journal. 2019. № 13 (37).

URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-pravovogo-regulirovaniya-ispolzovaniya-bespilotnyh-transportnyh-sredstv-v-ugolovnom-prave-rossii> (дата обращения: 28.03.2025).

Оригинальность 83%