

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Тольяттинский государственный университет»  
Институт права  

---

(наименование института полностью)

Кафедра «Конституционное и административное право»  

---

(наименование)

40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности  

---

(код и наименование направления подготовки / специальности)

Государственно-правовая  

---

(направленность (профиль) / специализация)

## ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА (ДИПЛОМНАЯ РАБОТА)

на тему «Правовая политика в сфере транспортной безопасности»

Обучающийся

А.С. Маринина

---

(Инициалы Фамилия)

---

(личная подпись)

Руководитель

канд. экон. наук, доцент, В.Ю. Моисеева

---

(ученая степень (при наличии), ученое звание (при наличии), Инициалы Фамилия)

Тольятти 2025

## **Аннотация**

Актуальность темы исследования обусловлена стратегической значимостью транспортной безопасности в системе национальной безопасности Российской Федерации. Транспортная инфраструктура, являясь основой экономического развития государства, требует комплексной защиты от различных угроз современного мира. В условиях геополитической напряженности, развития новых технологий и усложнения транспортных систем вопросы обеспечения транспортной безопасности приобретают особую актуальность. Значимость исследования правовой политики в сфере транспортной безопасности также обусловлена необходимостью противодействия современным угрозам террористического характера.

Объектом исследования выступают общественные отношения, складывающиеся в процессе формирования и реализации правовой политики в сфере транспортной безопасности.

Предметом исследования являются нормативные правовые акты, регулирующие отношения в сфере транспортной безопасности, а также практика их применения.

Цель исследования заключается в комплексном анализе теоретических и практических аспектов правовой политики в сфере транспортной безопасности, выявлении проблем ее реализации и определении путей совершенствования.

Практическая значимость исследования заключается в том, что сформулированные в работе выводы и предложения могут быть использованы для совершенствования законодательства в сфере транспортной безопасности и практики его применения. Результаты исследования могут представлять интерес для органов государственной власти при разработке нормативных правовых актов и программных документов в сфере обеспечения транспортной безопасности.

## Оглавление

|                                                                                                 |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Введение.....                                                                                   | 4  |
| Глава 1 Теоретико-правовые основы транспортной безопасности .....                               | 7  |
| 1.1 Понятие и история развития транспортной безопасности как<br>объекта правовой политики ..... | 7  |
| 1.2 Правовая политика в сфере транспортной безопасности: понятие,<br>цели и принципы .....      | 16 |
| Глава 2 Механизм реализации правовой политики в сфере транспортной<br>безопасности в РФ .....   | 27 |
| 2.1 Система субъектов правовой политики в сфере транспортной<br>безопасности.....               | 27 |
| 2.2 Организационно-правовые меры обеспечения транспортной<br>безопасности.....                  | 36 |
| Глава 3 Совершенствование правовой политики в сфере транспортной<br>безопасности .....          | 48 |
| 3.1 Проблемы реализации правовой политики в сфере транспортной<br>безопасности.....             | 48 |
| 3.2 Пути совершенствования правовой политики в сфере<br>транспортной безопасности .....         | 56 |
| Заключение .....                                                                                | 66 |
| Список используемой литературы и используемых источников.....                                   | 70 |

## **Введение**

Актуальность темы исследования обусловлена стратегической значимостью транспортной безопасности в системе национальной безопасности Российской Федерации. Транспортная инфраструктура, являясь основой экономического развития государства, требует комплексной защиты от различных угроз современного мира. В условиях геополитической напряженности, развития новых технологий и усложнения транспортных систем вопросы обеспечения транспортной безопасности приобретают особую актуальность.

Современный этап развития транспортного комплекса России характеризуется масштабной цифровой трансформацией, внедрением беспилотных технологий, искусственного интеллекта и автоматизированных систем управления. Эти инновационные процессы, с одной стороны, способствуют повышению эффективности транспортной системы, а с другой – создают новые вызовы в сфере обеспечения безопасности. Появление киберугроз, рисков технологических сбоев и необходимость защиты критической информационной инфраструктуры требуют совершенствования правовой политики в данной области.

Значимость исследования правовой политики в сфере транспортной безопасности также обусловлена необходимостью противодействия современным угрозам террористического характера. Транспортные объекты традиционно являются привлекательными целями для противоправных действий, что требует постоянного совершенствования механизмов их защиты. При этом особую важность приобретает баланс между обеспечением безопасности и сохранением эффективности функционирования транспортной системы.

Актуальность темы усиливается в контексте развития международных транспортных коридоров и необходимости обеспечения безопасности трансграничных перевозок. Интеграция российской транспортной системы в

международные логистические цепочки требует гармонизации национального законодательства с международными стандартами безопасности при сохранении приоритета национальных интересов.

Необходимость научного осмысления данной проблематики подтверждается активным развитием законодательства в сфере транспортной безопасности. Принятие новых нормативных правовых актов, в частности Положения о единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности, утвержденного Постановлением Правительства РФ от 01.08.2023 № 1251, свидетельствует о динамичном развитии правового регулирования в данной сфере.

Современные исследования в области транспортной безопасности указывают на необходимость совершенствования системы субъектов обеспечения транспортной безопасности, развития механизмов государственно-частного партнерства в данной сфере, а также внедрения риск-ориентированного подхода при реализации контрольно-надзорных функций. Особую актуальность приобретают вопросы координации деятельности различных органов и организаций, участвующих в обеспечении транспортной безопасности.

Объектом исследования выступают общественные отношения, складывающиеся в процессе формирования и реализации правовой политики в сфере транспортной безопасности. Предметом исследования являются нормативные правовые акты, регулирующие отношения в сфере транспортной безопасности, а также практика их применения.

Цель исследования заключается в комплексном анализе теоретических и практических аспектов правовой политики в сфере транспортной безопасности, выявлении проблем ее реализации и определении путей совершенствования.

Для достижения поставленной цели определены следующие задачи:

- исследовать понятие и историю развития транспортной безопасности как объекта правовой политики;

- рассмотреть сущность, цели и принципы правовой политики в сфере транспортной безопасности;
- проанализировать систему субъектов правовой политики в сфере транспортной безопасности;
- изучить организационно-правовые меры обеспечения транспортной безопасности;
- выявить проблемы реализации правовой политики в сфере транспортной безопасности;
- определить пути совершенствования правовой политики в данной сфере.

Теоретическую основу исследования составляют труды ведущих российских ученых в области транспортного права и безопасности, таких как А.И. Землин, С.Н. Братановский, С.М. Зырянов, В.М. Корякин и других специалистов, внесших значительный вклад в развитие научных представлений о правовом регулировании транспортной безопасности.

Методологическую основу исследования составляют общенаучные методы познания (анализ, синтез, индукция, дедукция) и специально-юридические методы (формально-юридический, сравнительно-правовой). Применение системного подхода позволило рассмотреть правовую политику в сфере транспортной безопасности как комплексное явление, требующее всестороннего изучения.

Практическая значимость исследования заключается в том, что сформулированные в работе выводы и предложения могут быть использованы для совершенствования законодательства в сфере транспортной безопасности и практики его применения. Результаты исследования могут представлять интерес для органов государственной власти при разработке нормативных правовых актов и программных документов в сфере обеспечения транспортной безопасности.

## **Глава 1 Теоретико-правовые основы транспортной безопасности**

### **1.1 Понятие и история развития транспортной безопасности как объекта правовой политики**

Транспортная безопасность как объект правовой политики представляет собой сложный, многоаспектный феномен, требующий комплексного научного осмысления. В условиях стремительного технологического развития и цифровизации транспортной отрасли, а также сохраняющихся угроз противоправных посягательств, включая террористические акты, особую актуальность приобретает исследование эволюции подходов к пониманию и правовому регулированию транспортной безопасности. Анализ научных позиций и законодательных решений позволяет проследить трансформацию концепции транспортной безопасности и выявить ключевые направления её развития.

В современных условиях законодатель устанавливает четкое определение транспортной безопасности как «состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» [18]. Данное определение является ключевым для понимания всей системы обеспечения безопасности на транспорте и закреплено в федеральном законодательстве.

Особое внимание уделяется определению объектов транспортной инфраструктуры, к которым относится «технологический комплекс, включающий железнодорожные вокзалы и станции, автовокзалы и автостанции, объекты инфраструктуры внеуличного транспорта, тоннели, эстакады, мосты, морские терминалы, акватории морских портов» и другие объекты [18]. Такой широкий перечень демонстрирует комплексный подход законодателя к обеспечению безопасности транспортного комплекса.

Важным аспектом правового регулирования является определение понятия акта незаконного вмешательства как «противоправного действия

(бездействия), угрожающего безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшего за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшего угрозу наступления таких последствий» [18].

Несмотря на наличие нормативного закрепления понятия транспортной безопасности, в научной литературе продолжается дискуссия о её сущности и месте в системе национальной безопасности.

С точки зрения С.Н. Зайковой, транспортная безопасность является неотъемлемым элементом национальной безопасности государства, что обусловлено сохраняющейся привлекательностью транспортной инфраструктуры для совершения противоправных деяний, в том числе террористической направленности.

По мнению С.Н. Зайковой, историческое развитие административно-правового механизма обеспечения транспортной безопасности имеет свои особенности, связанные с эволюцией государственного управления как в сфере безопасности в целом, так и в транспортной отрасли в частности. Автор подчеркивает: «существование разнообразных видов угроз в различных сферах жизнедеятельности общества опосредует формирование как единой государственной политики по обеспечению безопасности личности, общества и государства, так и ее отдельных составных частей» [7, с. 43].

Исследователь акцентирует внимание на том, что транспортная безопасность в отличие от различных видов национальной безопасности не упоминается в Конституции РФ и в законе о безопасности, что создает определенные правовые коллизии при регулировании данной сферы общественных отношений.

С.Н. Зайкова особо отмечает: «в отличие от национальной безопасности, правовая основа которой строго регламентирована в статье 5 закона о безопасности, транспортная безопасность регулируется нормативными правовыми актами, объединенными в законодательство Российской Федерации о транспортной безопасности» [7, с. 44].



Важным наблюдением автора является выявление специфики целевых ориентиров транспортной безопасности. С.Н. Зайкова подчеркивает, что помимо более узкой области регулируемых правоотношений, особенность целей транспортной безопасности заключается не только в защите от угроз путем статической сохранности, но и в обеспечении устойчивого, бесперебойного функционирования транспортной отрасли.

Автор убедительно доказывает необходимость совершенствования законодательства о транспортной безопасности, в частности, предлагает внести дополнения в Федеральный закон «О транспортной безопасности» в части определения понятия «законодательство Российской Федерации о транспортной безопасности» и установления его содержания.

С.Н. Зайкова приходит к выводу, что «транспортную безопасность следует рассматривать как отдельный вид национальной безопасности. Цели государственного управления в области транспортной безопасности являются обеспечивательными в системном достижении целей национальной безопасности» [7, с. 44].

По нашему мнению, позиция С.Н. Зайковой относительно места и роли транспортной безопасности в системе национальной безопасности является обоснованной и заслуживает поддержки. Особенно важным представляется вывод автора о необходимости совершенствования законодательного регулирования данной сферы общественных отношений, поскольку это позволит повысить эффективность обеспечения транспортной безопасности в современных условиях.

Рассматривая транспортную безопасность как элемент национальной безопасности, важно обратиться к историческому опыту её правового регулирования.

С точки зрения Е.В. Гоц, исследование транспортной безопасности как объекта правовой политики неразрывно связано с историческим опытом регулирования инновационных транспортных средств. Автор подчеркивает особую актуальность данного вопроса в современных условиях

распространения высокоавтоматизированных и беспилотных транспортных средств.

Примечательно, что Е.В. Гоц выделяет необходимость комплексного подхода к регулированию транспортной безопасности, который должен включать как частноправовые, так и публично-правовые методы. В подтверждение этого тезиса автор приводит следующую мысль: «транспортное законодательство вполне органично включает в свою систему правовые акты, содержащие нормы права различной отраслевой принадлежности, и предполагает использование в целях регулирования транспортных отношений как метода консенсуального (договорного), так и императивного» [5, с. 8].

Существенным вкладом в развитие научной мысли является выявленная автором историческая закономерность: для России характерно существенное отставание в осознании необходимости правового урегулирования отношений, возникающих в связи с внедрением инновационных технологий в транспортной сфере.

Е.В. Гоц акцентирует внимание на том, что понимание важности правового регулирования традиционно приходит только после возникновения серьезных проблем в процессе реализации инновационных решений. Автор подчеркивает: «указанная необходимость осознается только после возникновения в процессе реализации инновационных решений затруднительных для разрешения проблем» [5, с. 8].

Особую научную ценность представляет проведенный автором сравнительный анализ исторического опыта правового обеспечения развития железнодорожного транспорта с современной ситуацией внедрения беспилотного автомобильного транспорта. Е.В. Гоц отмечает поразительную цикличность и повторяемость ошибок через двухсотлетний промежуток времени.

Важным наблюдением автора является вывод о том, что длительный период экспериментального правового регулирования отношений в сфере

транспортной безопасности не только неэффективен, но и вреден для социально-экономического развития страны. По мнению Е.В. Гоц, это создает бюрократические и юридические барьеры для внедрения новых транспортных технологий.

Автор убедительно доказывает, что построение системы подзаконных правовых актов в сфере транспортной безопасности должно осуществляться только после решения принципиальных вопросов и при обязательном межведомственном взаимодействии всех заинтересованных органов власти и хозяйствующих субъектов.

Принципиально важным является замечание Е.В. Гоц о том, что «активно и регулярно предпринимаемые попытки нормативно урегулировать возникающие отношения, не имея научной проработки, имеют бессистемный характер и не влекут за собой должного решения вопроса» [5, с. 8].

По нашему мнению, позиция Е.В. Гоц относительно исторической преемственности проблем правового регулирования транспортной безопасности заслуживает поддержки. Действительно, игнорирование исторического опыта и запаздывание с правовым регулированием инновационных транспортных технологий создает серьезные риски для обеспечения транспортной безопасности в современных условиях. Особенно актуальным представляется вывод автора о необходимости системного подхода к правовому регулированию транспортной безопасности, основанного на научной проработке и межведомственном взаимодействии.

В современных условиях особую актуальность приобретают новые вызовы, связанные с цифровизацией транспортной отрасли.

М.А. Бажина предлагает комплексный взгляд на развитие концепции транспортной безопасности в современных условиях цифровизации. По мнению автора, внедрение цифровых технологий в транспортную сферу происходит как экстенсивно, так и интенсивно, что требует переосмысления существующих правовых механизмов регулирования транспортной безопасности.

С точки зрения М.А. Бажиной, ключевой проблемой является несовершенство понятийного аппарата в сфере транспортной безопасности. Автор отмечает: «в действующем законодательстве используется целый ряд понятий, в словесном выражении которых содержится слово «безопасность»: «безопасность на транспорте», «транспортная безопасность», «безопасность транспортного средства» [3, с. 7]. При этом исследователь подчеркивает отсутствие четкой корреляции между данными терминами.

Углубляясь в анализ законодательства, М.А. Бажина указывает на узкую направленность существующего определения транспортной безопасности. «Термин «незаконное вмешательство» связан именно с несанкционированным доступом к инфраструктурным объектам и к самим транспортным средствам и имеет в большей степени террористическую семантику» [3, с. 7].

Особое внимание автор уделяет вопросам информационной безопасности в контексте транспортной деятельности. М.А. Бажина подчеркивает, что развитие цифровых технологий выводит вопросы информационной безопасности на первый план при осуществлении транспортной деятельности.

Исследователь акцентирует внимание на проблеме ответственности за нарушение требований транспортной безопасности. «Действующее законодательство не содержит положений, связанных с определением и распределением гражданско-правовой, уголовно-правовой ответственности между лицами, так или иначе связанными с функционированием беспилотных транспортных средств» [3, с. 7].

М.А. Бажина предлагает рассматривать понятие транспортной безопасности как комплексное явление, которое должно учитывать не только защищенность от преступных посягательств, но и обеспечение соблюдения правил безопасности движения, сохранности имущества, технического оснащения и эпидемиологического благополучия.

В своем исследовании автор приходит к выводу о необходимости модернизации транспортного законодательства таким образом, чтобы

закрепление используемых понятий было максимально строгим, а определение их содержания - однозначным.

По нашему мнению, позиция М.А. Бажиной представляется обоснованной и актуальной. Особенно важным является предложенный автором комплексный подход к пониманию транспортной безопасности, учитывающий современные технологические вызовы. Однако следует отметить, что помимо предложенного автором совершенствования понятийного аппарата, требуется также разработка конкретных механизмов правового регулирования новых технологических решений в транспортной сфере.

Ответом на современные вызовы стало создание комплексной информационной системы обеспечения транспортной безопасности. Законодатель устанавливает комплексный подход к обеспечению транспортной безопасности через создание единой государственной информационной системы. Согласно Постановлению Правительства РФ от 01.08.2023 № 1251, транспортная безопасность рассматривается как важнейший элемент национальной безопасности, требующий системного информационного обеспечения и централизованного управления. В документе определено, что «единая система создается, эксплуатируется и развивается в целях осуществления мер по обеспечению транспортной безопасности» [15], что подчеркивает комплексный характер данного правового института.

В рамках правовой политики особое значение придается информационной составляющей обеспечения транспортной безопасности. Система построена на принципах «достоверности данных, получаемых с использованием единой системы, за счет применения различных форм контроля на разных этапах ввода и обработки информации» [15], что позволяет обеспечить надежность и эффективность принимаемых мер безопасности.

Законодатель особо подчеркивает необходимость обеспечения технологической независимости системы транспортной безопасности, указывая на важность «использования программного обеспечения и программно-аппаратных комплексов, входящих в состав единой системы, соответствующих требованиям законодательства Российской Федерации в области импортозамещения» [15]. Это положение отражает современные тенденции в области обеспечения национальной безопасности и технологического суверенитета.

В рамках правовой политики особое внимание уделяется структуре информационного обеспечения транспортной безопасности. Система включает в себя три основных контура: «контур сведений, составляющих государственную тайну», «контур сведений, составляющих конфиденциальную информацию» и «контур сведений, составляющих персональные данные» [15], что обеспечивает дифференцированный подход к защите информации различного уровня секретности.

Правовая политика в области транспортной безопасности предусматривает создание комплексной системы информационных ресурсов, включающей базы данных о пассажирах, персонале транспортных средств, результатах оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и планах обеспечения транспортной безопасности. Особое значение придается «автоматизированной централизованной базе персональных данных, касающихся состояния здоровья членов летного экипажа гражданского воздушного судна и диспетчеров управления воздушным движением» [15].

Важным аспектом правовой политики в области транспортной безопасности является установление четкой системы взаимодействия между различными участниками процесса обеспечения безопасности. Законодатель определяет, что «участниками информационного взаимодействия при эксплуатации единой системы, формировании и ведении ее информационных ресурсов являются» не только государственные органы, но и «специализированные организации в области обеспечения транспортной

безопасности, аттестующие организации, органы аттестации, подразделения транспортной безопасности, субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчики» [15].

Значительное внимание в правовой политике уделяется вопросам защиты информации в системе обеспечения транспортной безопасности. Законодатель устанавливает, что «информация, содержащаяся в единой системе, подлежит защите в соответствии с Федеральным законом 'Об информации, информационных технологиях и о защите информации', а также в соответствии с законодательством Российской Федерации в области персональных данных, законодательством Российской Федерации о коммерческой тайне и законодательством Российской Федерации о государственной тайне» [15].

Проведенный анализ научных позиций и нормативных правовых актов позволяет констатировать эволюцию подходов к пониманию транспортной безопасности - от узкого понимания как защищенности от актов незаконного вмешательства до комплексного феномена, охватывающего различные аспекты безопасного функционирования транспортной системы. Особое значение приобретает информационная составляющая обеспечения транспортной безопасности, что находит отражение в создании единой государственной информационной системы.

В современных условиях требуется дальнейшее совершенствование правового регулирования транспортной безопасности с учетом новых технологических вызовов, включая развитие беспилотного транспорта и цифровизацию транспортной инфраструктуры. При этом важно обеспечить системный подход к правовому регулированию, основанный на научной проработке вопросов, четком определении понятийного аппарата и эффективном межведомственном взаимодействии всех участников процесса обеспечения транспортной безопасности.

## **1.2 Правовая политика в сфере транспортной безопасности: понятие, цели и принципы**

Формирование эффективной правовой политики в сфере транспортной безопасности является одной из важнейших задач современного государства. В условиях интенсификации транспортных потоков, развития новых видов перевозок и усложнения технологических процессов возрастает значимость научного анализа принципов, целей и механизмов правового регулирования в данной сфере. Особый интерес представляет исследование различных научных подходов к определению ключевых категорий и принципов правовой политики в области обеспечения транспортной безопасности.

Законодатель устанавливает, что основополагающие принципы обеспечения транспортной безопасности базируются на системном подходе к защите транспортной инфраструктуры и транспортных средств. В качестве фундаментального принципа выступает законность, которая пронизывает всю систему правоотношений в данной сфере. Особое внимание уделяется принципу «соблюдения баланса интересов личности, общества и государства» [18], что подчеркивает комплексный характер правового регулирования транспортной безопасности и необходимость учета интересов всех участников правоотношений.

Важным элементом системы принципов выступает «взаимная ответственность личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности» [18]. Данный принцип устанавливает взаимообусловленный характер обязательств всех субъектов правоотношений в сфере транспортной безопасности. Законодатель особо подчеркивает принцип непрерывности обеспечения транспортной безопасности, что свидетельствует о понимании динамического характера угроз и необходимости постоянного поддержания установленного уровня защищенности транспортного комплекса.



В качестве самостоятельного принципа выделяется «интеграция в международные системы безопасности» [18], что отражает глобальный характер транспортной системы и необходимость международного сотрудничества в области обеспечения безопасности. Данный принцип приобретает особое значение в контексте трансграничного характера современных угроз транспортной безопасности и необходимости координации усилий различных государств в противодействии им.

Теоретическое осмысление законодательно закрепленных принципов находит свое развитие в научных исследованиях, среди которых особый интерес представляет системный анализ принципов государственного регулирования транспортной безопасности

Анализируя правовую политику в сфере транспортной безопасности, С.Н. Братановский подчеркивает фундаментальное значение принципов государственного регулирования как для теоретического осмысления, так и для практической реализации управленческих механизмов. С точки зрения ученого, «принципы государственной политики в области управления транспортным комплексом находят свое объективное выражение в правовой форме, в связи с чем приобретают юридический характер» [4, с. 5].

По мнению С.Н. Братановского, особую роль играет принцип демократизации, который выражается в развитии демократических начал управления транспортом и расширении гласности. Автор акцентирует внимание на том, что «демократизация основ государственной транспортной политики активно способствует обеспечению соответствия транспортного обслуживания интересам и запросам населения, а также мировым стандартам» [4, с. 5].

Существенным вкладом в развитие теории транспортного права является выделение С.Н. Братановским двух аспектов принципа децентрализации - финансово-правового и организационно-правового. Ученый подчеркивает, что «деятельность государственных и муниципальных

транспортных предприятий и организаций помимо их основных целей преследует цель извлечения прибыли» [4, с. 5].

С.Н. Братановский уделяет особое внимание принципу общедоступности транспортных услуг, который, по его мнению, непосредственно вытекает из социальной природы Российского государства. Как отмечает автор, «успешному претворению в жизнь данного принципа в России способствует прежде всего проводимая государством система социально-экономических и организационных мероприятий» [4, с. 5].

Значимым теоретическим достижением является выявление С.Н. Братановским закономерностей развития транспортной системы, среди которых: «непосредственная связь транспортной инфраструктуры с политической ориентацией государства; органичная связь перевозки пассажиров и грузов с другими видами услуг; тесная связь транспорта с другими отраслями экономики» [4, с. 5].

Оригинальным является подход С.Н. Братановского к анализу принципа оптимального сочетания территориального и отраслевого управления. Автор указывает на существующее противоречие между интересами территориальных отраслевых органов управления и региональных органов управления транспортом.

С.Н. Братановский подчеркивает важность принципа государственной координации делового партнерства, отмечая необходимость согласованной работы государственных органов управления транспортной системой для максимального удовлетворения спроса на транспортные услуги.

Автор особо отмечает воспитательное воздействие принципов государственной транспортной политики, указывая на то, что «следуя предписаниям правовых норм, руководствуясь требованиями правил поведения, указанные лица усваивают заложенные в законодательстве принципы государственной политики до уровня их личных убеждений» [4, с. 5].

По нашему мнению, подход С.Н. Братановского к анализу принципов государственной политики в сфере транспортной безопасности отличается системностью и глубиной теоретического осмысления. Особенно ценным представляется выделение автором воспитательного аспекта принципов транспортной политики и их роли в формировании правосознания участников транспортных отношений. Вместе с тем следует отметить, что в современных условиях требуется дальнейшее развитие теоретических положений с учетом цифровизации транспортной отрасли и новых вызовов в сфере обеспечения транспортной безопасности.

От общетеоретического рассмотрения принципов целесообразно перейти к анализу транспортной безопасности как комплексной правовой категории.

С точки зрения Д.М. Антимонова, транспортная безопасность представляет собой комплексную правовую категорию, которая непосредственно связана с обеспечением национальных государственных интересов. Автор подчеркивает особую значимость данного института в контексте территориальных особенностей России, где железнодорожный транспорт играет ключевую роль в обеспечении постоянного сообщения между центром и регионами.

Д.М. Антимонов акцентирует внимание на том, что в последнее время произошел качественный скачок в развитии транспортной безопасности благодаря внедрению новых технологий и современных инженерно-технических средств. По мнению автора, «эффективность работы железнодорожного транспорта оказывает воздействие в целом на государственную экономику, определяет экономическое развитие регионов, а также обеспечивает России одно из центральных мест в мировой рыночной системе» [2, с. 145].

Особый интерес представляет позиция Д.М. Антимонова относительно системного характера транспортной безопасности. Автор утверждает, что данная категория должна включать различные аспекты общественных

отношений и хозяйственной деятельности, не ограничиваясь только правовыми или экономическими составляющими.

Принципиально важным, с точки зрения Д.М. Антимонова, является определение основных требований транспортной безопасности. В частности, автор выделяет: «обеспечение гарантии безопасности жизни и здоровья граждан, обеспечение безопасности перемещения багажа пассажиров и различных грузов, обеспечение экономической государственной безопасности и экономической безопасности отдельных регионов» [2, с. 145].

Значительное внимание Д.М. Антимонов уделяет вопросу правового регулирования транспортной безопасности в России. Автор подчеркивает, что «потребность в жестком, ригоричном регулировании отношений, связанных с обеспечением транспортной безопасности, которые определяются строгими нормами, характерными для публичного права все более увеличивается» [2, с. 145].

В контексте международного опыта Д.М. Антимонов проводит анализ систем обеспечения транспортной безопасности США и Израиля, отмечая эффективность создания специализированных органов с широкими полномочиями в данной сфере. Автор считает этот опыт показательным для совершенствования российской системы транспортной безопасности.

Особую ценность представляет анализ Д.М. Антимоновым современных угроз транспортной безопасности. По мнению автора, «как место массового скопления людей, железнодорожный транспорт наиболее подвержен угрозам террористических актов» [2, с. 145], что требует постоянного совершенствования системы безопасности.

С точки зрения автора, ключевым элементом обеспечения транспортной безопасности является организация комплекса мероприятий, включающих «организацию высокопрофессиональной кадровой политики, формирование дисциплинированности работников, использование актуальных технических средств и технологий» [2, с. 145].

По нашему мнению, позиция Д.М. Антимонova представляется обоснованной и актуальной. Особенно важным является его системный подход к пониманию транспортной безопасности и акцент на необходимости постоянного совершенствования правового регулирования в данной сфере. Вместе с тем, считаем необходимым дополнить предложенную концепцию более детальным рассмотрением вопросов цифровизации транспортной безопасности и развития механизмов государственно-частного партнерства в данной сфере.

Теоретические положения о транспортной безопасности находят свое практическое преломление в различных сферах транспортной деятельности, в том числе в области морского транспорта.

Рассматривая правовую политику в сфере транспортной безопасности, А.М. Скрынник формулирует ее ключевые цели и принципы через призму анализа нормативно-правового регулирования безопасности морских портов. «Основопологающим законодательным актом по данному вопросу является Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», определяющий транспортную безопасность как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства в их деятельность» [16, с. 7].

С точки зрения А.М. Скрынника, одним из базовых принципов правовой политики в сфере транспортной безопасности должно стать четкое определение объекта защиты. Автор подчеркивает, что современная правовая политика требует пересмотра концептуальных подходов к определению защищаемых объектов, особенно в морской сфере.

По мнению А.М. Скрынника, важнейшим принципом правовой политики в сфере транспортной безопасности должно стать единство подходов к регулированию национального законодательства и международных норм. «Ни в одном нормативном правовом акте не определено, как в настоящее время соотносятся российское законодательство

по обеспечению транспортной безопасности и международный договор СОЛАС-74» [16, с. 7].

А.М. Скрынник формулирует принцип централизации полномочий в сфере обеспечения транспортной безопасности, отмечая необходимость четкого определения ответственных субъектов. «На практике возникает много проблем и противоречий по толкованию действующих нормативных правовых актов в сфере обеспечения транспортной безопасности и правоприменительной практики» [16, с. 7].

Особое внимание А.М. Скрынник уделяет принципу профессионализации кадров в сфере транспортной безопасности. «Важное место в образовательной и научной повестке транспортных образовательных организаций должны занять вопросы транспортного права и транспортной безопасности» [16, с. 7], подчеркивая необходимость системного подхода к подготовке специалистов.

С точки зрения А.М. Скрынника, правовая политика в сфере транспортной безопасности должна строиться на принципе учета современных угроз и вызовов. Автор указывает на необходимость правового регулирования новых видов угроз, включая использование беспилотных летательных аппаратов и подводных средств.

А.М. Скрынник формулирует принцип преемственности в правовой политике, подчеркивая важность использования исторического опыта обеспечения транспортной безопасности. «Наработанный ранее в СССР опыт необходимо возродить» [16, с. 7], особенно в части подготовки специалистов и организации системы безопасности.

В работе А.М. Скрынника прослеживается комплексный подход к формированию правовой политики в сфере транспортной безопасности, включающий взаимосвязанные организационные, правовые и образовательные аспекты.

По нашему мнению, подход А.М. Скрынника к определению целей и принципов правовой политики в сфере транспортной безопасности

заслуживает внимания, особенно в части предложений по систематизации и унификации правового регулирования. Однако следует отметить, что некоторые предложенные автором принципы требуют более детальной проработки механизмов их реализации, особенно в части согласования национального и международного законодательства.

Особого внимания заслуживает рассмотрение правовой политики в сфере транспортной безопасности применительно к такому динамично развивающемуся сегменту, как деятельность легкового такси.

С точки зрения Ю.В. Мишиной, правовая политика в сфере транспортной безопасности применительно к деятельности легкового такси требует существенного реформирования. Автор подчеркивает, что несмотря на активное развитие законодательства в данной сфере с 2011 года, остается множество нерешенных проблем.

Ю.В. Мишина акцентирует внимание на том, что текущие требования к водителям такси носят во многом формальный характер. В частности, «учитывается срок с момента выдачи первого водительского удостоверения, независимо от того, управляло ли лицо фактически в течение этого срока каким-либо транспортным средством или нет» [13, с. 120]. Данный подход, по мнению автора, не обеспечивает должный уровень безопасности пассажирских перевозок.

Особую озабоченность автора вызывает тот факт, что даже систематические нарушения ПДД не являются препятствием для получения разрешения на осуществление таксомоторных перевозок. «К легальному перевозочному процессу может быть беспрепятственно допущено лицо, стилем жизни которого является нарушение Правил дорожного движения» [13, с. 120].

Принципиально важным представляется замечание Ю.В. Мишиной о необходимости ужесточения требований к водителям такси. Автор предлагает дополнить законодательство положением об отзыве разрешения при

неоднократном совершении административных правонарушений, за которые предусмотрено лишение права управления транспортным средством.

С точки зрения Ю.В. Мишиной, существующая система межрегиональных соглашений в сфере таксомоторных перевозок также нуждается в совершенствовании. Автор указывает на правовую неопределенность в вопросах осуществления перевозок за пределами региона выдачи разрешения.

Заслуживает внимания позиция автора относительно необходимости законодательного закрепления требования о предоставлении страхового полиса ОСАГО с отметкой «такси» при получении разрешения на осуществление перевозок. По мнению Ю.В. Мишиной, это позволило бы исключить правовые коллизии при осуществлении контрольно-надзорной деятельности.

Автор подчеркивает важность комплексного подхода к регулированию сферы таксомоторных перевозок. «Системная трансформация деятельности по осуществлению перевозок легковым такси в сторону легализации указанной деятельности требует значительных усилий со стороны государства, сопровождаемых как созданием комфортных условий и преференций для добросовестных перевозчиков, так и ужесточением мер принудительного характера» [13, с. 120].

По нашему мнению, позиция Ю.В. Мишиной заслуживает поддержки в части необходимости усиления требований к водителям такси и совершенствования механизмов контроля за их деятельностью. Однако предлагаемые автором меры могут привести к чрезмерному административному давлению на отрасль и, как следствие, росту нелегальных перевозок. Представляется целесообразным поиск баланса между обеспечением безопасности пассажиров и созданием условий для развития легального рынка таксомоторных перевозок.

Анализ теоретических подходов к пониманию правовой политики в сфере транспортной безопасности свидетельствует о многогранности данного



феномена и необходимости его комплексного исследования. Законодательное закрепление базовых принципов создает основу для развития теоретических концепций и практических механизмов обеспечения транспортной безопасности. При этом особую значимость приобретает системный подход к пониманию транспортной безопасности как комплексной правовой категории, учитывающей специфику различных видов транспорта и современные вызовы глобального характера.

Дальнейшее развитие правовой политики в сфере транспортной безопасности требует совершенствования как теоретико-методологических основ, так и практических механизмов её реализации. Особое внимание следует уделить вопросам гармонизации национального и международного законодательства, развитию механизмов государственно-частного партнерства, внедрению цифровых технологий и подготовке квалифицированных кадров. При этом важно обеспечить баланс между усилением требований безопасности и созданием условий для устойчивого развития транспортной отрасли.

Представим выводы по первой главе исследования. В результате проведенного анализа установлено, что транспортная безопасность эволюционировала от узкого понимания как защищенности от актов незаконного вмешательства до комплексного феномена, охватывающего различные аспекты безопасного функционирования транспортной системы. Законодатель четко определил понятие транспортной безопасности в Федеральном законе «О транспортной безопасности», закрепив базовые принципы ее обеспечения, включая соблюдение баланса интересов личности, общества и государства, а также интеграцию в международные системы безопасности.

Современная правовая политика в сфере транспортной безопасности характеризуется созданием комплексной информационной системы, включающей три основных контура защиты информации и обеспечивающей централизованное управление безопасностью транспортного комплекса.

Особое значение приобретает технологическая независимость системы транспортной безопасности, что нашло отражение в требованиях по использованию отечественного программного обеспечения и программно-аппаратных комплексов.

Исследование выявило необходимость дальнейшего совершенствования правового регулирования транспортной безопасности с учетом новых технологических вызовов, включая развитие беспилотного транспорта и цифровизацию транспортной инфраструктуры. При этом ключевой проблемой остается несовершенство понятийного аппарата и механизмов распределения ответственности между участниками транспортной деятельности, особенно в контексте внедрения инновационных технологий. Требуется более детальная проработка вопросов согласования национального и международного законодательства, развития механизмов государственно-частного партнерства и подготовки квалифицированных кадров в сфере обеспечения транспортной безопасности.

## **Глава 2 Механизм реализации правовой политики в сфере транспортной безопасности в РФ**

### **2.1 Система субъектов правовой политики в сфере транспортной безопасности**

Система субъектов правовой политики в сфере транспортной безопасности представляет собой комплексный механизм взаимодействия государственных органов, частных организаций и специализированных подразделений, направленный на обеспечение защищенности транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства. Эффективность функционирования данной системы во многом определяется четким распределением полномочий между участниками, их координацией и способностью оперативно реагировать на возникающие угрозы. Современное состояние правового регулирования в этой области характеризуется рядом противоречий и проблем, требующих научного осмысления и практического решения.

Система субъектов правовой политики в сфере транспортной безопасности представляет собой сложную многоуровневую структуру, включающую в себя различные категории участников правоотношений. Ключевыми субъектами выступают федеральные органы исполнительной власти, которые обеспечивают транспортную безопасность в соответствии с компетенцией, установленной настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами и принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Российской Федерации [18]. При этом органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органы местного самоуправления также включены в данную систему и участвуют в обеспечении транспортной безопасности в рамках установленной компетенции.

Особое место в системе занимают субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики, на которых возлагаются конкретные обязанности по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. «Субъекты транспортной инфраструктуры - юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании» [18]. При этом они наделены как правами, так и обязанностями в данной сфере.

Значимым элементом системы являются подразделения транспортной безопасности. «Подразделения транспортной безопасности – осуществляющие защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры) подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица» [18]. Эти подразделения играют ключевую роль в практической реализации мер по обеспечению транспортной безопасности.

В систему также входят специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности. «Специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности – юридические лица, аккредитованные компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации, для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств» [18]. Их деятельность направлена на профессиональную оценку защищенности объектов транспортного комплекса.

Отдельного внимания заслуживают силы обеспечения транспортной безопасности. «Силы обеспечения транспортной безопасности – лица,

ответственные за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, на объекте транспортной инфраструктуры, транспортном средстве, включая персонал субъекта транспортной инфраструктуры или подразделения транспортной безопасности, непосредственно связанный с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств» [18]. Данная категория субъектов непосредственно реализует комплекс мер по защите от актов незаконного вмешательства.

Существенным элементом системы являются аттестующие организации. «Аттестующие организации проводят проверку соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности требованиям законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности» [18]. Их роль заключается в профессиональной оценке готовности персонала к выполнению задач по обеспечению безопасности.

Важно отметить особую роль органов аттестации, которые осуществляют контроль за качеством подготовки специалистов. «Для целей аттестации сил обеспечения транспортной безопасности компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности имеют право привлекать аттестующие организации в порядке, установленном Правительством Российской Федерации» [18]. Это обеспечивает объективность и профессионализм в оценке компетенций.

Застройщики объектов транспортной инфраструктуры также являются значимыми субъектами системы, особенно в случаях, когда собственники проектируемых объектов транспортной инфраструктуры не определены [18]. На них возлагаются обязательства по обеспечению транспортной безопасности уже на этапе проектирования и строительства объектов.

Существенную роль играют территориальные органы федерального органа исполнительной власти, которые участвуют в процессе согласования

проектирования и строительства объектов транспортной инфраструктуры. «На основании обращений территориальных органов федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, и соответствующих органов федеральной службы безопасности, поступивших в месячный срок со дня получения уведомления о предстоящих проектировании, строительстве и (или) реконструкции объектов транспортной инфраструктуры, субъекты транспортной инфраструктуры, а также застройщики объектов транспортной инфраструктуры, указанные в части 2.1 настоящей статьи, обязаны предусматривать служебные и подсобные помещения на указанных объектах транспортной инфраструктуры, предназначенные для предоставления на безвозмездной основе территориальным органам и подразделениям полиции, выполняющим задачи по обеспечению безопасности граждан и охране общественного порядка, противодействию преступности непосредственно на объектах транспортной инфраструктуры железнодорожного, водного, воздушного транспорта и метрополитенах, и органам федеральной службы безопасности» [18]. Это демонстрирует их влияние на формирование инфраструктуры безопасности.

В систему также входят юридические лица и индивидуальные предприниматели, уполномоченные на оформление проездных документов. «Индивидуальные предприниматели несут ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации за непредставление сведений в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале транспортных средств» [18].

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта и ее территориальные органы выполняют важную контрольно-надзорную функцию, особенно в отношении перевозки грузов повышенной опасности транспортными средствами внутреннего водного и (или) железнодорожного транспорта [18]. Их деятельность направлена на предотвращение потенциальных угроз безопасности при транспортировке опасных грузов.

Специфическим субъектом выступают подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта, которые имеют право на получение, хранение и применение боевого ручного стрелкового оружия [18]. Следует обратить внимание на особый статус данных подразделений в системе обеспечения транспортной безопасности.

Органы федеральной службы безопасности являются неотъемлемой частью системы, участвуя в согласовании различных аспектов обеспечения транспортной безопасности и осуществляя оперативное реагирование на угрозы. Законодательство предусматривает их активное взаимодействие с другими субъектами системы.

Управляющие организации и управляющие, которым передаются полномочия единоличного исполнительного органа субъекта транспортной инфраструктуры, также входят в систему субъектов. «Договор о передаче указанных полномочий должен предусматривать ответственность управляющей организации или управляющего за соблюдение требований по обеспечению транспортной безопасности» [18]. Данный фактор свидетельствует о преемственности обязательств по обеспечению безопасности.

Полиция на объектах транспортной инфраструктуры представляет собой особый субъект системы, осуществляющий свою деятельность в соответствии с Федеральным законом «О полиции» [18]. Её присутствие обеспечивает правопорядок и безопасность на транспортных объектах, что является важным элементом общей системы транспортной безопасности.

Представленная в законодательстве система субъектов правовой политики в сфере транспортной безопасности создает базовый каркас правового регулирования. Однако практическая реализация данных положений сталкивается с рядом проблем, которые детально анализирует в своем исследовании С.Н. Зайкова.

С точки зрения С.Н. Зайковой, субъектный состав обеспечения транспортной безопасности отличается от субъектного состава

административно-правового обеспечения защищенности транспортного комплекса правовым положением участников, используемыми средствами и методами. Автор подчеркивает важность разграничения понятий «обеспечение транспортной безопасности» и «административно-правовое обеспечение транспортной безопасности». По мнению С.Н. Зайковой, «административно-правовое обеспечение безопасности включает, помимо нормотворческой, иные виды деятельности (правоприменительную, правоохранительную, разъяснительную и др.)» [6, с. 57]. Особенно важным представляется авторский подход к классификации субъектов административно-правового обеспечения транспортной безопасности по территориальному принципу с выделением федерального, регионального и муниципального уровней.

Исследователь предлагает оригинальную классификацию субъектов федерального уровня в зависимости от отраслей и сфер государственного управления, выделяя органы управления общей компетенции, органы управления в сфере безопасности, органы управления в транспортной отрасли и иные органы управления.

С.Н. Зайкова акцентирует внимание на том, что «Федеральный закон о транспортной безопасности не устанавливает их исчерпывающий перечень, не выстраивает систему органов и не определяет координатора совместной деятельности» [6, с. 57]. Это наблюдение представляется особенно значимым для понимания проблем правового регулирования в данной сфере.

Автор отмечает специфическое положение органов исполнительной власти субъектов РФ и органов местного самоуправления, которые одновременно выступают как собственники объектов транспортной инфраструктуры и как участники обеспечения транспортной безопасности в рамках установленной компетенции.

С.Н. Зайкова обращает внимание на отсутствие единообразия в региональной и муниципальной практике реализации полномочий в области



обеспечения транспортной безопасности, как в определении уполномоченных субъектов, так и в объеме их компетенции.

Исследователь подчеркивает необходимость создания специализированной межведомственной комиссии по транспортной безопасности при Совете Безопасности РФ, что позволит выстроить системную работу в указанном направлении. «Для транспортного комплекса необходима комплексная защита, что требует множественности субъектов административно-правового обеспечения транспортной безопасности» [6, с. 57].

Особую ценность представляет вывод автора о необходимости создания региональных комиссий по обеспечению транспортной безопасности и разработки типового положения о них, что позволило бы объединить усилия федеральных, региональных и муниципальных уполномоченных органов.

Соглашаясь с общей концепцией С.Н. Зайковой о необходимости упорядочивания и координации деятельности субъектов обеспечения транспортной безопасности, следует отметить, что ряд существенных аспектов остался за рамками исследования. В частности, автором недостаточно проработаны механизмы межуровневого взаимодействия субъектов транспортной безопасности, не раскрыты организационно-правовые формы их сотрудничества, не предложены конкретные инструменты информационного обмена между федеральными, региональными и муниципальными органами. Кроме того, требуют дополнительного научного осмысления вопросы разграничения полномочий между различными уровнями субъектов, исключения дублирования функций и оптимизации управленческих процессов в сфере обеспечения транспортной безопасности. Представляется, что решение этих проблем позволит существенно повысить эффективность всей системы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации.

Выявленные С.Н. Зайковой проблемы координации и взаимодействия субъектов транспортной безопасности получают дальнейшее развитие в

концептуальном исследовании С.М. Зырянова и В.И. Кузнецова, которые предлагают принципиально новый взгляд на существующую систему.

С точки зрения С.М. Зырянова и В.И. Кузнецова, основная проблема в системе субъектов правовой политики в сфере транспортной безопасности заключается в разбалансировке механизмов управления, где ответственность возложена на частных владельцев транспортных средств и объектов инфраструктуры, в то время как антитеррористическая безопасность находится в ведении органов управления транспортной сферы.

Авторы подчеркивают концептуальное противоречие в построении юридической конструкции «транспортная безопасность», которая базируется на двух самостоятельных категориальных рядах - «безопасность» и «транспорт». «Систему субъектов обеспечения транспортной безопасности в соответствии с рассматриваемым Законом определяет категориальный ряд «транспорт» [10, с. 10].

Особенно важным представляется мнение авторов о том, что в содержательном плане понятие «обеспечение транспортной безопасности» должно относиться к категориальному ряду «безопасность», которому соответствует иная система субъектов во главе с Советом Безопасности РФ, ФСБ России и оперативными штабами.

С.М. Зырянов и В.И. Кузнецов убедительно доказывают, что объекты транспорта в контексте транспортной безопасности являются лишь разновидностью множества объектов, потенциально уязвимых для террористических актов. «По сути, объекты транспорта применительно к категории «транспортная безопасность» являются всего лишь разновидностью множества объектов, с использованием которых могут совершаться террористические акты» [10, с. 10].

Принципиально важным является вывод авторов о том, что субъекты транспортной инфраструктуры правомочны лишь реализовывать отдельные меры по обеспечению транспортной безопасности, участвовать в оценке уязвимости объектов и осуществлять подготовку специалистов.

Глубокий анализ законодательства позволил авторам выявить противоречие между положениями различных нормативных актов: «В соответствии со ст. 12 Закона о транспортной безопасности субъекты транспортной инфраструктуры участвуют в обеспечении транспортной безопасности лишь в форме оказания содействия федеральным органам исполнительной власти, что хотя и противоречит ч. 1 ст. 4 данного Закона» [10, с. 10].

С.М. Зырянов и В.И. Кузнецов указывают на существенный недостаток в распределении полномочий, где основные функции отнесены к ведению Минтранса России и подведомственных ему служб, а основными субъектами обеспечения транспортной безопасности являются владельцы объектов транспортной инфраструктуры.

Авторы приходят к выводу, что под обеспечением транспортной безопасности следует понимать противодействие терроризму, что требует проведения специальных мероприятий, относящихся к оперативно-розыскной деятельности.

Анализируя представленную С.М. Зыряновым и В.И. Кузнецовым позицию относительно системы субъектов обеспечения транспортной безопасности, следует согласиться с их фундаментальным тезисом о необходимости концептуального пересмотра существующей модели. Действительно, текущее распределение полномочий между частными владельцами транспортной инфраструктуры и государственными органами представляется недостаточно эффективным для противодействия современным угрозам транспортной безопасности. Авторы убедительно доказывают, что профилактика и пресечение террористических актов на транспорте требуют комплексного подхода, специальных познаний, навыков оперативно-розыскной деятельности и соответствующих властных полномочий, которыми могут обладать только специализированные органы государственной безопасности. Такой подход позволит не только оптимизировать систему обеспечения транспортной безопасности, но и

повысить эффективность превентивных мер по противодействию террористическим угрозам на объектах транспортной инфраструктуры.

Анализ системы субъектов правовой политики в сфере транспортной безопасности выявляет существенное противоречие между нормативно закреплённой моделью распределения полномочий и практическими потребностями обеспечения безопасности транспортного комплекса. С одной стороны, законодательство создает разветвленную систему субъектов с четко определенными правами и обязанностями, включающую как государственные органы различных уровней, так и частных участников. С другой стороны, существующая модель характеризуется недостаточной координацией между участниками, отсутствием единого центра принятия решений и несоответствием между характером угроз и распределением ответственности за их предотвращение.

Решение выявленных проблем требует комплексного подхода, включающего как совершенствование нормативно-правовой базы, так и создание эффективных механизмов межведомственного взаимодействия. Особое внимание следует уделить усилению роли специализированных органов безопасности в системе обеспечения транспортной безопасности, созданию координационных органов на различных уровнях управления и разработке четких протоколов взаимодействия между всеми участниками системы. Только такой комплексный подход позволит привести систему субъектов правовой политики в сфере транспортной безопасности в соответствие с современными вызовами и угрозами.

## **2.2 Организационно-правовые меры обеспечения транспортной безопасности**

В условиях глобальных геополитических вызовов и трансформации международных транспортных коридоров исключительную важность приобретает совершенствование организационно-правовых мер обеспечения

транспортной безопасности. Создание эффективной системы защиты транспортной инфраструктуры требует не только модернизации существующих правовых механизмов, но и внедрения инновационных технологических решений, способных обеспечить превентивное выявление и нейтрализацию потенциальных угроз. Особую актуальность данному вопросу придает необходимость обеспечения бесперебойного функционирования транспортного комплекса в условиях санкционного давления и переориентации логистических потоков, что требует комплексного анализа существующих организационно-правовых механизмов и определения перспективных направлений их развития с учетом современных вызовов и угроз транспортной безопасности.

Организационно-правовые меры обеспечения транспортной безопасности представляют собой комплексную систему мероприятий, направленных на защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Законодатель уделяет особое внимание данному вопросу, что отражено в положениях Федерального закона «О транспортной безопасности».

Особое значение придается информационному обеспечению транспортной безопасности. «В целях осуществления мер по обеспечению транспортной безопасности уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти создается, эксплуатируется и развивается единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности» [18]. Создание такой системы позволяет централизованно координировать действия всех участников процесса обеспечения безопасности.

Важным аспектом является работа с персональными данными пассажиров и персонала транспортных средств. Законодатель устанавливает четкие требования к составу передаваемых данных, включая фамилию, имя, отчество; дату рождения; вид и номер документа, удостоверяющего личность; пункт отправления, пункт назначения; дату поездки; пол; гражданство [18].

Такой подход обеспечивает возможность идентификации лиц, пользующихся транспортной инфраструктурой.

Контроль за соблюдением требований транспортной безопасности осуществляется посредством федерального государственного контроля (надзора). «Федеральный государственный контроль (надзор) в области транспортной безопасности осуществляется уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти в соответствии с положением, утверждаемым Правительством Российской Федерации» [18]. Это обеспечивает единый подход к проверке соблюдения установленных требований.

Особое внимание в системе организационно-правовых мер уделяется объектам транспортной инфраструктуры повышенной важности. Законодатель вводит специальный режим контроля. «На объектах транспортной инфраструктуры, входящих в утвержденный Правительством Российской Федерации перечень объектов, критически важных для национальной безопасности страны, других особо важных объектов, федеральный государственный контроль (надзор) в области транспортной безопасности осуществляется в режиме постоянного федерального государственного контроля (надзора)» [18]. Такой подход обеспечивает непрерывный мониторинг состояния безопасности критически важных объектов.

Существенным элементом системы обеспечения транспортной безопасности является проведение контрольных мероприятий с использованием специальных средств. «Контрольные мероприятия могут проводиться с использованием тест-предметов (предметов, имитирующих оружие, взрывчатые вещества или другие устройства, предметы и вещества, в отношении которых установлены запрет или ограничение на их использование либо перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть), и (или) тест-субъектов (лиц, имитирующих нарушителей обязательных требований),

и (или) тест-заданий, и (или) тест-ситуаций» [18]. Это позволяет практически оценить эффективность принимаемых мер безопасности.

Важным нововведением является система обязательного мониторинга объектов первой и второй категорий. «Обязательный мониторинг на объектах транспортной инфраструктуры осуществляется с использованием технических средств обеспечения транспортной безопасности, установленных на объектах транспортной инфраструктуры в рамках реализации обязательных требований к обеспечению транспортной безопасности» [18]. Данное требование обеспечивает постоянный контроль за состоянием защищенности наиболее важных объектов транспортной инфраструктуры.

Значительное внимание уделяется международному сотрудничеству в сфере транспортной безопасности. Законодатель устанавливает требования к иностранным перевозчикам. «Субъект транспортной инфраструктуры или перевозчик иностранного государства, являющиеся собственниками транспортного средства, которое выполняет международные перевозки пассажиров в Российскую Федерацию, из Российской Федерации и (или) через территорию Российской Федерации, обеспечивают передачу данных в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале транспортных средств» [18]. Представленное требование обеспечивает единый подход к безопасности международных перевозок.

В случае выявления нарушений требований транспортной безопасности законом предусмотрена возможность оперативного реагирования. «В случае, если в рамках выездного обследования или наблюдения за соблюдением обязательных требований выявлены признаки нарушений обязательных требований, может быть принято решение о выдаче предписания об устранении выявленных нарушений» [18]. Это позволяет своевременно устранять выявленные недостатки в системе обеспечения транспортной безопасности.

Рассмотрев основные законодательные положения, обратимся к научному осмыслению методологических основ правового регулирования транспортной безопасности.

С точки зрения А.И. Землина, А.С. Скаридова и О.И. Маминой, регулирование отношений в сфере обеспечения безопасного функционирования транспортной системы осуществляется посредством двух основных методов – диспозитивного и императивного, где первый преимущественно касается договорных и гражданско-правовых отношений, а второй затрагивает административные отношения в сфере управления транспортным комплексом.

Авторы подчеркивают особую роль административно-правовых норм, отмечая, что «административно-правовые нормы устанавливают компетенцию органов, основания и порядок издания исполнительно-распорядительных актов по вопросам противодействия угрозам безопасности на транспорте, административные механизмы их реализации, меры административной ответственности за нарушения установленных правил и процессуальные основы их применения к нарушителям» [9, с. 65].

Исследователи указывают на существенный недостаток в действующем законодательстве – отсутствие в Федеральном законе «О безопасности» легального определения термина «безопасность», что создает правовую неопределенность и затрудняет формирование единообразного подхода к обеспечению различных видов безопасности.

А.И. Землин особо отмечает проблему терминологической несогласованности в определении различных видов безопасности в подзаконных актах, что создает сложности в правоприменительной практике и затрудняет эффективную реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности.

Важным аспектом исследования является анализ соотношения понятий «транспортная безопасность» и «безопасность населения на транспорте». Авторы указывают на их различие по объектной составляющей и источникам



происхождения угроз, что имеет существенное значение для правоприменительной практики.

С позиции А.И. Землина, «террористические и диверсионные акции по частоте проявлений и тяжким последствиям находятся на втором месте после чрезвычайных происшествий, вызванных техническим состоянием транспортных систем, но на первом по общественному реагированию» [9, с. 65].

Особое внимание авторы уделяют критическому анализу новой Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, отмечая неоднозначность введенного термина «безопасность на транспорте» и его соотношения с уже существующими правовыми категориями.

Анализ правового регулирования транспортной безопасности, проведенный А.И. Землиным, А.С. Скаримовым и О.И. Маминой, демонстрирует острую необходимость совершенствования терминологического аппарата в данной сфере. Исследователи убедительно доказывают, что существующие коллизии и пробелы в определениях ключевых понятий затрудняют формирование единообразной правоприменительной практики и снижают эффективность мер по обеспечению транспортной безопасности. По нашему мнению, научная позиция авторов не только имеет существенное теоретическое значение для развития доктрины транспортного права, но и содержит практически значимые предложения по совершенствованию действующего законодательства. Особенно важным представляется вывод исследователей о необходимости законодательного закрепления базового определения понятия «безопасность» на уровне федерального закона, что позволит выстроить логически непротиворечивую систему производных понятий в сфере обеспечения транспортной безопасности.

От теоретического осмысления правового регулирования перейдем к анализу конкретных организационно-правовых механизмов разрешительной деятельности.

В.М. Корякин и Д.А. Мелконян развивают научную мысль о том, что транспортная безопасность обеспечивается комплексом разнообразных мер, среди которых особое место занимают организационно-правовые механизмы разрешительной деятельности. Авторы подчеркивают, что разрешительная деятельность является неотъемлемым элементом системы обеспечения транспортной безопасности, несмотря на отсутствие прямого упоминания данного термина в базовом законодательстве.

С точки зрения В.М. Корякина и Д.А. Мелконяна, «разрешительная деятельность представляет собой совокупность регулируемых административным правом общественных отношений, связанных с выдачей уполномоченными государственными органами официальных разрешений юридическим и физическим лицам на осуществление видов деятельности или на использование материалов и объектов, создающих повышенные угрозы безопасности личности, общества и государства» [11, с. 7].

Существенным вкладом авторов в развитие теории транспортной безопасности является выделение характерных признаков разрешительной деятельности, включая ее исключительно государственный характер, строгую нормативную регламентацию, процедурность, документальное оформление результатов, публичные цели и постоянный контроль за соблюдением установленных правил.

Ценным видится выделение В.М. Корякиным и Д.А. Мелконяном четырех основных форм разрешительной деятельности в сфере транспортной безопасности: аккредитации, аттестации, сертификации и выдачи специальных разрешений на использование оружия и специальных средств. Авторы убедительно доказывают, что аккредитация играет ключевую роль в системе транспортной безопасности, охватывая юридических лиц, занимающихся обработкой персональных данных, оценкой уязвимости

объектов и претендующих на статус подразделения транспортной безопасности.

Значительное внимание В.М. Корякин и Д.А. Мелконян уделяют вопросам аттестации, подчеркивая ее периодический характер и направленность на оценку профессионального уровня работников. «Аттестация проводится органами аттестации с периодичностью один раз в 5 лет и заключается в установлении соответствия знаний, умений и навыков аттестуемых лиц» [11, с. 7].

Особый интерес представляет анализ авторами новаций транспортного законодательства, в частности, введение требований по аттестации служебных собак, используемых подразделениями транспортной безопасности, что демонстрирует развитие и совершенствование системы организационно-правовых мер.

Конструктивным представляется предложение авторов о необходимости принятия специализированного закона «Об основах разрешительной деятельности в Российской Федерации», который бы систематизировал и унифицировал подходы к организации разрешительной деятельности в сфере транспортной безопасности.

По нашему мнению, научная позиция, сформулированная исследователями В.М. Корякиным и Д.А. Мелконяном относительно системного характера разрешительной деятельности в сфере транспортной безопасности, заслуживает поддержки и развития в современных условиях. Авторы убедительно показали взаимосвязь различных элементов разрешительной системы и их влияние на обеспечение безопасности транспортного комплекса. Вместе с тем, представляется, что предложенная система организационно-правовых мер требует дополнения в части внедрения цифровых технологий в разрешительную деятельность. В частности, целесообразно рассмотреть возможность создания единой цифровой платформы, интегрирующей процессы аккредитации, аттестации и сертификации, что позволит не только оптимизировать административные

процедуры, но и повысить уровень защищенности объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства за счет оперативного межведомственного информационного взаимодействия и применения современных методов анализа данных.

В контексте организационно-правовых мер обеспечения транспортной безопасности А.А. Чеботарева и С.И. Леонов предлагают комплексный подход к совершенствованию существующей системы защиты объектов железнодорожного транспорта. С точки зрения авторов, все меры можно разделить на технологические и организационно-правовые, что позволяет системно подойти к решению проблемы безопасности на транспорте.

Особое внимание А.А. Чеботарева и С.И. Леонов уделяют технологиям анализа «больших данных», подчеркивая их значимость для превентивного выявления угроз. Авторы отмечают, что «качественный поиск, обработка данных из разрозненных информационных систем уже сегодня позволяет лицам, ведущим административные производства или расследования в иных процессуальных рамках, ретроспективно устанавливать существенные факты и формировать картину правонарушения» [20, с. 12].

Принципиально важным представляется акцент исследователей на необходимости внедрения технологий «интернета вещей» в систему транспортной безопасности. По их мнению, данные технологии способны существенно повысить эффективность мониторинга и контроля за объектами транспортной инфраструктуры.

Значимым аспектом исследования является анализ зарубежного опыта, в частности, практики США в области применения современных технологий для обеспечения правопорядка. Авторы подчеркивают, что «в Российской Федерации также имеются все технологические предпосылки для формирования подобных прогностических интеллектуальных моделей, направленных на профилактику правонарушений» [20, с. 12].

Особую ценность представляет предложение авторов о «создании нормативных оснований для введения более «высоких» уровней безопасности

на объектах транспортной инфраструктуры на основании математических моделей прогнозирования рисков» [20, с. 12]. Это позволит оптимизировать распределение ресурсов и повысить эффективность мер безопасности.

Исследователи акцентируют внимание на необходимости автоматизации контрольных процедур с применением современных систем видеоаналитики, включая технологии распознавания лиц и идентификации транспортных средств. Данный подход представляется особенно актуальным в условиях возрастающих угроз транспортной безопасности.

А.А. Чеботарева и С.И. Леонов подчеркивают важность законодательного закрепления использования беспилотных летательных аппаратов для обеспечения защиты транспортных объектов, что является инновационным предложением в контексте развития системы транспортной безопасности.

По нашему мнению, предложенный авторами подход к совершенствованию организационно-правовых мер обеспечения транспортной безопасности является обоснованным и перспективным. Особенно важным представляется акцент на интеграции современных информационных технологий в существующую систему безопасности при одновременном совершенствовании нормативно-правовой базы. Соглашаясь с авторами, считаем необходимым подчеркнуть, что реализация предложенных мер требует тщательной проработки механизмов защиты персональных данных и обеспечения кибербезопасности самих систем безопасности.

Анализ организационно-правовых мер обеспечения транспортной безопасности демонстрирует комплексный характер существующей системы, включающей как фундаментальные законодательные основы, так и конкретные механизмы их реализации через разрешительную деятельность и внедрение современных технологических решений. Особую значимость приобретает гармонизация различных элементов этой системы, включая совершенствование терминологического аппарата, унификацию подходов к

разрешительной деятельности и интеграцию инновационных технологий в существующие правовые механизмы.

В современных условиях дальнейшее развитие организационно-правовых мер должно идти по пути цифровизации контрольно-надзорных процедур, внедрения систем искусственного интеллекта и больших данных при одновременном совершенствовании нормативно-правовой базы. Принципиально важным представляется сохранение баланса между обеспечением необходимого уровня безопасности и соблюдением прав и свобод граждан, что требует тщательной проработки механизмов защиты персональных данных и обеспечения кибербезопасности внедряемых систем.

Представим выводы по второй главе исследования. Анализ механизма реализации правовой политики в сфере транспортной безопасности в Российской Федерации выявил существенное несоответствие между законодательно установленным распределением полномочий и практическими потребностями обеспечения безопасности транспортного комплекса. В действующем законодательстве сформирована многоуровневая система субъектов правовой политики, включающая федеральные органы исполнительной власти, органы субъектов РФ, органы местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков. Однако существенным недостатком данной системы является отсутствие эффективных механизмов межведомственного взаимодействия и информационного обмена между её участниками, а также централизованной системы координации их деятельности. Отдельного внимания заслуживает проблема несоответствия между распределением ответственности и полномочий в системе обеспечения транспортной безопасности: основные обязанности по обеспечению защищенности объектов возложены на субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков негосударственной формы собственности, в то время как полномочия по антитеррористической защите сосредоточены в органах управления транспортной сферы.

Исследование организационно-правовых мер обеспечения транспортной безопасности показало необходимость существенной модернизации существующих механизмов с учетом современных технологических возможностей. Ключевым направлением развития должно стать внедрение цифровых технологий в разрешительную деятельность, создание единой цифровой платформы, интегрирующей процессы аккредитации, аттестации и сертификации. Особую значимость приобретает использование технологий анализа «больших данных», систем искусственного интеллекта и беспилотных летательных аппаратов для мониторинга и защиты объектов транспортной инфраструктуры.

Результаты анализа свидетельствуют о необходимости законодательного совершенствования терминологического аппарата в сфере транспортной безопасности, включая закрепление базового определения понятия «безопасность» на уровне федерального закона. Требуется принятие специализированного закона «Об основах разрешительной деятельности в Российской Федерации», который позволит систематизировать и унифицировать подходы к организации разрешительной деятельности. При этом принципиально важным является соблюдение баланса между обеспечением необходимого уровня безопасности и защитой прав граждан, что требует тщательной проработки механизмов защиты персональных данных и обеспечения кибербезопасности внедряемых систем.

## **Глава 3 Совершенствование правовой политики в сфере транспортной безопасности**

### **3.1 Проблемы реализации правовой политики в сфере транспортной безопасности**

Реализация правовой политики в сфере транспортной безопасности представляет собой комплексную проблему, требующую системного анализа и переосмысления существующих подходов. В условиях возрастающих угроз и рисков, связанных как с террористической активностью, так и с технологической трансформацией транспортной отрасли, особую актуальность приобретает исследование эффективности действующих механизмов обеспечения безопасности и поиск новых концептуальных решений. Современное состояние правового регулирования транспортной безопасности характеризуется рядом противоречий и проблем, требующих детального рассмотрения.

По мнению И.С. Тушко, развитие транспортной безопасности в России началось как реакция на серию террористических актов начала XXI века. Автор подчеркивает, что формирование законодательной базы в этой сфере стартовало с принятия Федерального закона № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», определившего основные цели и принципы обеспечения безопасности транспортного комплекса.

С точки зрения И.С. Тушко, принципиально важным этапом стало создание комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте после издания Указа Президента России от 31.03.2010 № 403. Как отмечает автор, «транспортная безопасность достигается проведением единой государственной политики в области ее обеспечения, системой мер экономического, политического, организационного и иного характера» [17, с. 42].



Исследователь выделяет три «волны» развития требований транспортной безопасности: первая началась в 2011 году, вторая – в 2016-2018 годах, третья – в конце 2020 года. По мнению И.С. Тушко, ключевой проблемой стали жесткие сроки исполнения новых требований при их частом изменении, что создает существенные трудности для транспортных предприятий.

Особое внимание автор уделяет проблеме переходного периода между старыми и новыми требованиями законодательства. И.С. Тушко подчеркивает, что «фактически, каждый раз при издании новых требований существует временной отрезок, на протяжении которого действуют и новые, и старые требования законодательства» [17, с. 42].

Значимым аспектом исследования является анализ механизма «регуляторной гильотины». И.С. Тушко отмечает, что транспортная отрасль является одной из самых зарегулированных, с почти 9 тысячами обязательных требований в 456 нормативных актах.

С позиции автора, государственная политика в области транспортной безопасности урегулирована не в полной мере. И.С. Тушко указывает на отсутствие четкой дефиниции государственной политики транспортной безопасности и конкретизации целей и мер по ее обеспечению.

Исследователь выделяет проблему универсальности законодательства по отношению ко всем видам транспорта. По мнению И.С. Тушко, «нацеленность закона на формирование единых и прозрачных для всех видов транспорта правил вызывает понимание. Однако законом не были учтены нормы юридических институтов, возникших ранее» [17, с. 44].

Автор предлагает конкретные пути решения выявленных проблем, включая создание единой структуры управления транспортной безопасности и разработку специфических требований для различных типов транспортных объектов. И.С. Тушко подчеркивает необходимость выработки долгосрочной единой политики в сфере транспортной безопасности.

Анализируя научные выводы И.С. Тушко, следует признать обоснованность и актуальность предложенных автором направлений совершенствования правового регулирования в сфере транспортной безопасности. Особого внимания заслуживает позиция исследователя о необходимости гармонизации законодательства с учетом технологических особенностей различных видов транспорта и формирования единой долгосрочной политики в данной области. Действительно, современное состояние транспортной инфраструктуры требует дифференцированного подхода к обеспечению безопасности с учетом специфики каждого вида транспорта, что позволит не только повысить эффективность правового регулирования, но и оптимизировать расходы транспортных предприятий на реализацию требований законодательства. Представляется, что предложенный автором комплексный подход к реформированию системы транспортной безопасности может стать основой для дальнейшего совершенствования правового регулирования в этой сфере и способствовать формированию более эффективной системы обеспечения безопасности на транспорте.

С точки зрения Н.А. Агарковой, ключевой проблемой реализации правовой политики в сфере транспортной безопасности является несистемный подход к правовому регулированию. Автор указывает на существование терминологической путаницы, когда одновременно используются понятия «транспортная безопасность», «безопасность на транспорте» и «безопасность транспортного комплекса», что создает сложности в правоприменении.

По мнению Н.А. Агарковой, современное законодательство характеризуется универсальностью норм, которые не учитывают специфику различных видов транспорта: «Каждый вид транспорта заметно отличается друг от друга, поэтому субъектам обеспечения транспортной безопасности затруднительно сделать вывод о результативности планируемых мер» [1, с. 173].

Исследователь отмечает проблему отсутствия четкой взаимосвязи между предусмотренными законодательством мерами и ожидаемыми результатами. Как подчеркивает автор: «Существующая тенденция показывает, что законы исполняются, средства затрачиваются, при этом конечный результат не достигается» [1, с. 173]. Н.А. Агаркова обращает внимание на финансовый аспект реализации мер транспортной безопасности, указывая на высокие затраты субъектов и отсутствие механизмов их компенсации: «В Российской Федерации не закреплено правовых норм, способствующих снижению финансовых затрат» [1, с. 173].

Серьезной проблемой, по мнению автора, является наличие разногласий между российскими и иностранными перевозчиками в вопросах обеспечения транспортной безопасности, что создает неравные конкурентные условия для отечественных компаний.

С точки зрения Н.А. Агарковой, существенным недостатком является несовершенство понятийного аппарата в законодательстве. В частности, автор указывает на необходимость расширения определения транспортной безопасности и конкретизации понятия «подразделения транспортной безопасности».

Исследователь предлагает конкретные меры по совершенствованию правового регулирования, включая разработку технических регламентов, создание общероссийской базы транспортных средств, совершенствование правовой базы владения транспортными средствами и внедрение современных технологий.

По нашему мнению, позиция Н.А. Агарковой относительно проблем реализации правовой политики в сфере транспортной безопасности представляется обоснованной и заслуживающей внимания. Особенно важным видится предложенный автором системный подход к решению выявленных проблем, включающий как совершенствование нормативно-правовой базы, так и практические меры по повышению эффективности обеспечения транспортной безопасности.

В свете выявленных проблем особую значимость приобретает поиск новых концептуальных подходов к обеспечению транспортной безопасности. Принципиально важную роль в этом контексте играют теоретические разработки А.И. Землина.

С точки зрения А.И. Землина, современная транспортная безопасность требует принципиально нового подхода к правовому регулированию в условиях цифровизации и появления беспилотных транспортных средств. Автор подчеркивает необходимость системного анализа рисков и угроз безопасности на транспорте.

По мнению А.И. Землина, особую актуальность приобретает рискориентированный подход в сфере транспортной безопасности. Как отмечает исследователь, «высокая степень социальной, экономической, оборонной значимости транспортной системы России влечет за собой необходимость особо скрупулезной научной проработки вопросов генезиса, верификации и типологизации вероятных рисков» [8, с. 6].

Принципиально важным аспектом, на который указывает А.И. Землин, является необходимость формирования новой концептуальной основы управления рисками на транспорте как особой разновидности управленческой деятельности. Автор подчеркивает значимость стадийного и системного характера такого управления.

С позиции А.И. Землина, построение системы управления рисками должно базироваться на принципе системности, который предполагает рассмотрение управления рисками как составляющей более сложных систем. При этом исследователь отмечает необходимость обеспечения адаптивности, динамичности и устойчивости данной системы.

Особое внимание А.И. Землин уделяет принципу научности в построении системы управления рисками. «Построение системы управления рисками должно основываться на передовых достижениях различных отраслей научного знания, в числе которых особо выделяется транспортно-правовая наука» [8, с. 6].

Значимым элементом концепции А.И. Землина является принцип всесторонности, который предполагает учет многофакторности явлений и процессов, сопровождающих возникновение рисков в транспортной сфере. Автор особо подчеркивает важность данного принципа для условий мегаполиса.

А.И. Землин акцентирует внимание на принципе объективности, который требует от субъектов управления рисками обеспечить возможность полной, добросовестной и непредвзятой оценки оснований возникновения угроз и их последствий. Исследователь отмечает необходимость тщательного мониторинга рисков.

По мнению А.И. Землина, особую роль играет принцип правовой определенности, который предполагает «необходимость четкого и достаточно строгих нормативного правового урегулирования всех возникающих общественных отношений» [8, с. 6].

Анализируя концептуальные положения, выдвинутые А.И. Землиным в отношении управления рисками транспортной безопасности, нельзя не отметить их фундаментальную значимость и высокую практическую ценность для современной транспортной отрасли. Предложенная исследователем методология, основанная на системном подходе к идентификации и управлению рисками, представляет собой целостную теоретико-прикладную конструкцию, учитывающую многогранность вызовов цифровой эпохи. Особую ценность представляет разработанная автором система принципов, которая не только создает методологический каркас для научного осмысления проблематики транспортной безопасности, но и предлагает конкретные механизмы имплементации теоретических положений в практическую плоскость. автор убедительно демонстрирует, как принципы системности, научности, всесторонности и правовой определенности могут быть эффективно интегрированы в управленческую практику современного мегаполиса. Примечательно, что автор не ограничивается абстрактным теоретизированием, а предлагает работающие инструменты для решения

актуальных проблем транспортной безопасности, учитывая специфику урбанизированной среды и современные технологические тренды. Такой комплексный подход позволяет говорить о формировании качественно новой парадигмы управления рисками в транспортной сфере, отвечающей вызовам времени и потребностям развивающихся мегаполисов.

Теоретические положения, сформулированные А.И. Землиным, находят подтверждение в практических исследованиях реализации требований транспортной безопасности. Показательным в этом отношении является анализ, проведенный М.В. Першиной.

Рассматривая актуальные вопросы реализации правовой политики в сфере транспортной безопасности, М.В. Першина акцентирует внимание на фундаментальной роли транспортной инфраструктуры в современном обществе. С точки зрения автора, «транспорт играет без преувеличения очень важную роль» [14, с. 192], что подтверждается статистическими данными о времени, проводимом гражданами в пути, и значимостью транспортных систем для экономики государства.

Анализируя нормативно-правовую базу, М.В. Першина выявляет существенный недостаток в виде отсутствия четкой системы распределения полномочий между субъектами транспортной инфраструктуры и федеральными органами исполнительной власти. По мнению исследователя, «отсутствие четкого распределения функций между субъектами транспортной инфраструктуры и федеральными органами исполнительной власти может привести к дублированию усилий, повышению риска недостаточного контроля и координации действий в области транспортной безопасности» [14, с. 192].

Особую ценность представляет проведенное М.В. Першиной эмпирическое исследование реализации требований безопасности на различных видах транспорта в г. Самара. В ходе исследования были выявлены системные недостатки в организации досмотровых мероприятий, в частности,

«не на всех контрольно-пропускных пунктах проводится тщательный досмотр вещей и ручной клади, несмотря на работающий интроскоп» [14, с. 192].

По нашему мнению, позиция М.В. Першиной заслуживает поддержки в части необходимости системного подхода к обеспечению транспортной безопасности. Однако следует отметить, что автор не уделяет достаточного внимания вопросам цифровизации и автоматизации процессов обеспечения безопасности, которые могли бы существенно повысить эффективность контрольных мероприятий и минимизировать влияние человеческого фактора на качество досмотровых процедур.

Проведенный анализ научных позиций ведущих исследователей позволяет сделать вывод о наличии системных проблем в реализации правовой политики в сфере транспортной безопасности. Историческое развитие законодательства, прошедшее несколько этапов становления, привело к формированию избыточно зарегулированной системы, которая, с одной стороны, создает значительную нагрузку на субъекты транспортной инфраструктуры, а с другой – не обеспечивает должного уровня защиты от реальных угроз. Критический анализ действующего законодательства выявил существенные недостатки в виде отсутствия дифференцированного подхода к различным видам транспорта, неэффективного распределения полномочий между субъектами обеспечения безопасности и несоответствия затрачиваемых ресурсов реальному уровню угроз.

Перспективы совершенствования правовой политики в сфере транспортной безопасности связаны с необходимостью внедрения риск-ориентированного подхода и формирования новой концептуальной основы управления рисками на транспорте. Особую значимость приобретает разработка дифференцированных требований для различных видов транспорта с учетом реальной статистики угроз и технологических особенностей, а также создание эффективной системы координации действий всех субъектов обеспечения транспортной безопасности. При этом принципиально важным является соблюдение баланса между затратами на

обеспечение безопасности и потенциальными рисками, что требует тщательного научного обоснования принимаемых решений и учета современных технологических возможностей, включая средства цифровизации и автоматизации контрольных процедур.

### **3.2 Пути совершенствования правовой политики в сфере транспортной безопасности**

Современная транспортная система является критически важным элементом национальной инфраструктуры, от безопасности которой зависит не только экономическое развитие государства, но и безопасность миллионов граждан. В условиях возрастающих угроз различного характера - от техногенных аварий до террористических актов - особую актуальность приобретает совершенствование правовой политики в сфере транспортной безопасности. Анализ существующих подходов и предложений по модернизации нормативно-правовой базы позволяет выявить наиболее перспективные направления развития данной сферы.

Исследователи на выявленные проблемы в параграфе 3.1 предлагают следующие пути совершенствования правовой политики в сфере транспортной безопасности.

И.С. Тушко считает необходимым гармонизировать законодательство о транспортной безопасности со смежными юридическими институтами и установить реалистичные сроки реализации этапов обеспечения транспортной безопасности, учитывающие процедуры закупочной деятельности и оснащения инженерно-техническими средствами. Автор предлагает создать единую структуру управления транспортной безопасностью, интегрирующую интересы всех участников процесса с привлечением отраслевого, научного и экспертного сообщества [17, с. 46].

Развивая идеи о необходимости системного подхода к управлению транспортной безопасностью, особый интерес представляет позиция В.И.



Майорова, который обращается к актуальной проблематике совершенствования правовой политики в данной сфере.

В своем исследовании В.И. Майоров обращается к актуальной проблематике совершенствования правовой политики в сфере транспортной безопасности, делая особый акцент на необходимости стратегического планирования. Автор подчеркивает, что ухудшение показателей безопасности дорожного движения в 2023 году требует переосмысления существующих подходов к государственной политике в данной области.

С точки зрения В.И. Майорова, ключевым элементом совершенствования правовой политики должна стать разработка новой стратегии безопасности дорожного движения, поскольку действующая заканчивает свое действие в 2024 году. При этом автор отмечает: «профилактический потенциал многих мер обеспечения БДД исчерпан, поэтому возвращение к высоким темпам снижения социального и транспортного риска в России маловероятно» [12, с. 29].

Особое внимание В.И. Майоров уделяет программно-целевому подходу в обеспечении транспортной безопасности. Автор критически оценивает отсутствие федеральной целевой программы после 2020 года, подчеркивая: «несмотря на существование Национального проекта «Безопасные качественные дороги», повышение БДД и реализация принципа программно-целевого подхода требуют разработки федеральной программы повышения безопасности дорожного движения, рассчитанной на долгосрочный период» [12, с. 29].

По мнению исследователя, совершенствование правовой политики должно осуществляться на основе системного подхода, предполагающего комплексное воздействие на все элементы системы дорожного движения – транспортные средства, улично-дорожную сеть, участников дорожного движения.

В.И. Майоров предлагает установить количественный целевой показатель снижения смертности в ДТП на 40% от показателя 2024 года при

разработке стратегии на 6-8 лет. При этом автор подчеркивает необходимость учета международного опыта, отмечая замедление темпов снижения смертности в развитых странах.

Принципиально важным аспектом В.И. Майоров считает совершенствование управленческой деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения. В частности, автор указывает на необходимость «формирования системы управления рисками в области БДД» и «разработки научной и нормативной основы для цифровой трансформации в области обеспечения БДД» [12, с. 30].

Существенное внимание В.И. Майоров уделяет вопросам межведомственного взаимодействия, предлагая развивать «взаимодействие и координацию между субъектами обеспечения БДД на трех уровнях управления – государственном, региональном и местном» [12, с. 30].

В завершение статьи автор формулирует комплексную систему задач по четырем основным направлениям: управление обеспечением БДД, безопасное поведение участников дорожного движения, безопасность транспортных средств, безопасность дорог и дорожно-транспортной инфраструктуры.

По нашему мнению, научный подход В.И. Майорова к совершенствованию правовой политики в сфере транспортной безопасности заслуживает пристального внимания и практической реализации. Предложенная автором концепция возврата к формату федеральной целевой программы представляется наиболее эффективным решением в современных условиях. Особую ценность имеет комплексный характер предлагаемых мер, охватывающих все ключевые аспекты обеспечения безопасности дорожного движения - от совершенствования нормативной базы до внедрения современных технологических решений. При этом важно отметить, что автор не только выявляет существующие проблемы, но и предлагает конкретные механизмы их решения, основанные на анализе как отечественного, так и зарубежного опыта в данной сфере.

В продолжение рассмотрения вопросов стратегического планирования и управления рисками в сфере транспортной безопасности, А.И. Землин предлагает разработать новую концепцию управления рисками на транспорте, основанную на принципах научности, всесторонности, объективности, конкретности, дифференцированности и правовой определенности. Автор считает необходимым формирование общей теоретико-правовой модели управления рисками при эксплуатации транспортных средств, особенно в условиях внедрения беспилотных технологий [8, с. 7].

М.В. Першина предлагает комплексный подход к решению выявленных проблем, включающий следующие ключевые направления: совершенствование законодательных актов, разработка комплексного стратегического планирования, внедрение регулярных мониторинговых механизмов для выявления уязвимостей на ранних стадиях, четкое определение функций и зон ответственности в области транспортной безопасности. Исследователь подчеркивает, что «необходимо обеспечить обучение и подготовку персонала, работающего в сфере транспортной безопасности, чтобы они могли реагировать на угрозы быстро и профессионально» [14, с. 192].

Особого внимания в контексте совершенствования правовой политики в сфере транспортной безопасности заслуживает анализ интеграционных процессов на пространстве Союзного государства. В этой связи представляет интерес позиция О.А. Хотько, которая рассматривает проблематику транспортной безопасности через призму необходимости унификации законодательства России и Беларуси. С точки зрения О.А. Хотько, особое внимание следует уделить вопросу определения базовых понятий в сфере транспортной безопасности. Автор отмечает: «транспортная безопасность включает меры бесперебойного функционирования транспортного комплекса, охватывающие ряд мер, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства, а безопасность транспортной деятельности - это более широкое понятие» [19, с. 42].

Исследователь подчеркивает необходимость модернизации транспортной сферы с учетом цифровых технологий и экологических аспектов. О.А. Хотько указывает на отсутствие в законодательстве обоих государств определения понятия «транспортная система», что затрудняет реализацию положений Договора о создании Союзного государства.

В качестве инновационного подхода О.А. Хотько предлагает развитие модельного законотворчества в транспортной сфере. По мнению автора, «основополагающими актами в данной сфере могут быть акты о безопасности и цифровизации» [19, с. 42], что позволит обеспечить информационную безопасность обоих государств.

О.А. Хотько обращает внимание на необходимость включения экологической составляющей в концепции транспортной безопасности. Автор критически оценивает недавно принятую Концепцию обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь, отмечая отсутствие в ней конкретных мер по снижению экологического вреда.

Значимым вкладом автора является предложение по сближению законодательства государств-участников через разработку единых принципов государственной политики, создание общего понятийного аппарата и выработку механизма обеспечения безопасности при осуществлении транспортных процессов.

О.А. Хотько предлагает принципиально новый подход: «Совершенствование правового регулирования представляется достаточно перспективным путем принятия Основ транспортного законодательства как первоначального этапа усиления правовых гарантий» [19, с. 42].

Особенно ценным является предложение автора о создании в Союзном государстве системы подготовки кадров в области управления транспортной деятельностью, что демонстрирует комплексный подход к решению проблемы.

Анализируя представленные О.А. Хотько концептуальные положения совершенствования правовой политики в сфере транспортной безопасности в

рамках Союзного государства, следует отметить их комплексный характер и направленность на практическую реализацию интеграционных процессов. Предложенный автором механизм унификации законодательства через создание модельных актов и единого понятийного аппарата учитывает как современные вызовы цифровизации транспортной отрасли, так и необходимость обеспечения экологической безопасности. Особенно ценным представляется стремление автора к созданию сбалансированной системы правового регулирования, учитывающей интересы всех участников транспортной деятельности при сохранении необходимого уровня безопасности. Заслуживает поддержки предложение о разработке Основ транспортного законодательства как базиса для дальнейшей гармонизации правовых норм в данной сфере. Вместе с тем, на наш взгляд, требует дополнительной проработки вопрос о механизмах практической реализации предложенных автором мер, особенно в части создания единой системы подготовки кадров и внедрения цифровых платформ в транспортной сфере. Также представляется целесообразным расширить исследование в направлении разработки конкретных критериев оценки эффективности предлагаемых интеграционных механизмов.

Проанализировав различные подходы к совершенствованию правовой политики в сфере транспортной безопасности, представляется необходимым сформулировать собственную позицию по данному вопросу.

С нашей точки зрения, совершенствование правовой политики в сфере транспортной безопасности требует фундаментального переосмысления существующих подходов к регулированию данной сферы. Анализ современного состояния законодательства и правоприменительной практики свидетельствует о наличии системных противоречий между декларируемыми целями обеспечения безопасности и реальной эффективностью принимаемых мер. Существенным недостатком является чрезмерная унификация требований к различным видам транспорта без учета их специфики и статистики реальных угроз.

Представляется, что ключевым направлением модернизации правовой политики должен стать переход к риск-ориентированному подходу, предполагающему дифференциацию требований безопасности в зависимости от категории транспортного объекта и уровня потенциальных угроз. При этом критически важно обеспечить баланс между необходимым уровнем защиты и экономической целесообразностью внедряемых мер, поскольку избыточное регулирование создает необоснованную финансовую нагрузку на транспортные предприятия.

По нашему мнению, существенным недостатком действующей системы является отсутствие четкой координации между различными субъектами обеспечения транспортной безопасности. Создание единого центра управления и координации позволило бы оптимизировать распределение ресурсов и повысить эффективность реагирования на возникающие угрозы. Особое внимание следует уделить формированию механизмов оперативного обмена информацией между всеми участниками системы обеспечения транспортной безопасности.

С нашей точки зрения, принципиально важным является внедрение современных технологических решений в систему обеспечения транспортной безопасности. Цифровизация контрольных процедур, использование искусственного интеллекта для анализа потенциальных угроз и автоматизация процессов досмотра способны существенно повысить эффективность защитных мер при одновременном снижении влияния человеческого фактора.

Мы полагаем, что особого внимания заслуживает вопрос совершенствования системы подготовки и аттестации персонала, задействованного в обеспечении транспортной безопасности. Существующие программы обучения зачастую не учитывают современных технологических вызовов и специфики различных видов транспорта. Необходима разработка дифференцированных образовательных программ, учитывающих особенности конкретных транспортных объектов и актуальные методы противодействия угрозам безопасности.

С нашей точки зрения, правовая политика в сфере транспортной безопасности должна строиться на принципах проактивного реагирования на возникающие угрозы. Это предполагает создание эффективной системы мониторинга и прогнозирования рисков, основанной на анализе больших данных и современных методах моделирования потенциальных угроз.

Представляется необходимым пересмотреть существующую систему категорирования транспортных объектов с учетом реального уровня угроз и экономической целесообразности применяемых мер защиты. В частности, следует разработать более гибкие критерии оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, позволяющие учитывать не только формальные показатели, но и специфику конкретного региона, исторические данные об инцидентах и потенциальные экономические последствия реализации угроз.

По нашему мнению, существенным фактором повышения эффективности правовой политики в сфере транспортной безопасности должно стать развитие механизмов государственно-частного партнерства. Привлечение частных инвестиций и технологических решений позволит ускорить модернизацию систем безопасности и внедрение инновационных методов защиты при одновременном снижении нагрузки на государственный бюджет.

Таким образом, анализ различных подходов к совершенствованию правовой политики в сфере транспортной безопасности демонстрирует необходимость системной модернизации существующего правового регулирования. Ключевыми направлениями такой модернизации должны стать: внедрение риск-ориентированного подхода, оптимизация требований безопасности с учетом экономической целесообразности, создание единой системы управления транспортной безопасностью, развитие международного сотрудничества и гармонизация законодательства, а также широкое внедрение современных технологических решений.

Особое значение приобретает необходимость поиска баланса между обеспечением надлежащего уровня безопасности и сохранением эффективности транспортной системы. Предложенные экспертами и практиками меры, включающие совершенствование нормативно-правовой базы, оптимизацию организационных механизмов, развитие государственно-частного партнерства и модернизацию системы подготовки кадров, при их комплексной реализации способны существенно повысить уровень защищенности транспортной инфраструктуры при сохранении её экономической эффективности.

Представим выводы по третьей главе исследования. Проведенное исследование правовой политики в сфере транспортной безопасности выявило ряд существенных проблем в действующей системе регулирования. Ключевыми недостатками являются избыточная унификация требований к различным видам транспорта без учета их специфики, отсутствие четкой координации между субъектами обеспечения безопасности, и несоответствие затрачиваемых ресурсов реальному уровню угроз. Историческое развитие законодательства, прошедшее через несколько этапов становления, привело к формированию излишне зарегулированной системы, создающей значительную нагрузку на субъекты транспортной инфраструктуры при недостаточной эффективности защиты от реальных угроз.

Анализ научных позиций и практического опыта показал необходимость перехода к риск-ориентированному подходу в обеспечении транспортной безопасности, предполагающему дифференциацию требований в зависимости от категории транспортного объекта и уровня потенциальных угроз. Особую значимость приобретает внедрение современных технологических решений, включая цифровизацию контрольных процедур, использование искусственного интеллекта для анализа угроз и автоматизацию процессов досмотра. Важным направлением совершенствования системы является создание единого центра управления и координации, способного



оптимизировать распределение ресурсов и повысить эффективность реагирования на возникающие угрозы.

Результаты исследования свидетельствуют о необходимости системной модернизации правового регулирования транспортной безопасности как на национальном, так и на международном уровне. Требуется пересмотр системы категорирования транспортных объектов с учетом реального уровня угроз и экономической целесообразности применяемых мер защиты, развитие механизмов государственно-частного партнерства для привлечения частных инвестиций и технологических решений, а также совершенствование системы подготовки и аттестации персонала. Особую актуальность приобретает гармонизация законодательства в рамках международного сотрудничества, в частности, в контексте Союзного государства, где необходима унификация терминологии и подходов к регулированию для обеспечения эффективной интеграции транспортных систем.

## **Заключение**

В результате проведенного анализа установлено, что транспортная безопасность эволюционировала от узкого понимания как защищенности от актов незаконного вмешательства до комплексного феномена, охватывающего различные аспекты безопасного функционирования транспортной системы. Законодатель четко определил понятие транспортной безопасности в Федеральном законе «О транспортной безопасности», закрепив базовые принципы ее обеспечения, включая соблюдение баланса интересов личности, общества и государства, а также интеграцию в международные системы безопасности.

Современная правовая политика в сфере транспортной безопасности характеризуется созданием комплексной информационной системы, включающей три основных контура защиты информации и обеспечивающей централизованное управление безопасностью транспортного комплекса. Особое значение приобретает технологическая независимость системы транспортной безопасности, что нашло отражение в требованиях по использованию отечественного программного обеспечения и программно-аппаратных комплексов.

Исследование выявило необходимость дальнейшего совершенствования правового регулирования транспортной безопасности с учетом новых технологических вызовов, включая развитие беспилотного транспорта и цифровизацию транспортной инфраструктуры. При этом ключевой проблемой остается несовершенство понятийного аппарата и механизмов распределения ответственности между участниками транспортной деятельности, особенно в контексте внедрения инновационных технологий. Требуется более детальная проработка вопросов согласования национального и международного законодательства, развития механизмов государственно-частного партнерства и подготовки квалифицированных кадров в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Анализ механизма реализации правовой политики в сфере транспортной безопасности в Российской Федерации выявил существенное несоответствие между законодательно установленным распределением полномочий и практическими потребностями обеспечения безопасности транспортного комплекса. В действующем законодательстве сформирована многоуровневая система субъектов правовой политики, включающая федеральные органы исполнительной власти, органы субъектов РФ, органы местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков. Однако существенным недостатком данной системы является отсутствие эффективных механизмов межведомственного взаимодействия и информационного обмена между её участниками, а также централизованной системы координации их деятельности. Отдельного внимания заслуживает проблема несоответствия между распределением ответственности и полномочий в системе обеспечения транспортной безопасности: основные обязанности по обеспечению защищенности объектов возложены на субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков негосударственной формы собственности, в то время как полномочия по антитеррористической защите сосредоточены в органах управления транспортной сферы.

Исследование организационно-правовых мер обеспечения транспортной безопасности показало необходимость существенной модернизации существующих механизмов с учетом современных технологических возможностей. Ключевым направлением развития должно стать внедрение цифровых технологий в разрешительную деятельность, создание единой цифровой платформы, интегрирующей процессы аккредитации, аттестации и сертификации. Особую значимость приобретает использование технологий анализа «больших данных», систем искусственного интеллекта и беспилотных летательных аппаратов для мониторинга и защиты объектов транспортной инфраструктуры.

Результаты анализа свидетельствуют о необходимости законодательного совершенствования терминологического аппарата в сфере

транспортной безопасности, включая закрепление базового определения понятия «безопасность» на уровне федерального закона. Требуется принятие специализированного закона «Об основах разрешительной деятельности в Российской Федерации», который позволит систематизировать и унифицировать подходы к организации разрешительной деятельности. При этом принципиально важным является соблюдение баланса между обеспечением необходимого уровня безопасности и защитой прав граждан, что требует тщательной проработки механизмов защиты персональных данных и обеспечения кибербезопасности внедряемых систем.

Проведенное исследование правовой политики в сфере транспортной безопасности выявило ряд существенных проблем в действующей системе регулирования. Ключевыми недостатками являются избыточная унификация требований к различным видам транспорта без учета их специфики, отсутствие четкой координации между субъектами обеспечения безопасности, и несоответствие затрачиваемых ресурсов реальному уровню угроз. Историческое развитие законодательства, прошедшее через несколько этапов становления, привело к формированию излишне зарегулированной системы, создающей значительную нагрузку на субъекты транспортной инфраструктуры при недостаточной эффективности защиты от реальных угроз.

Анализ научных позиций и практического опыта показал необходимость перехода к риск-ориентированному подходу в обеспечении транспортной безопасности, предполагающему дифференциацию требований в зависимости от категории транспортного объекта и уровня потенциальных угроз. Особую значимость приобретает внедрение современных технологических решений, включая цифровизацию контрольных процедур, использование искусственного интеллекта для анализа угроз и автоматизацию процессов досмотра. Важным направлением совершенствования системы является создание единого центра управления и координации, способного

оптимизировать распределение ресурсов и повысить эффективность реагирования на возникающие угрозы.

С нашей точки зрения, современное состояние правовой политики в сфере транспортной безопасности требует фундаментального переосмысления из-за системных противоречий между целями безопасности и эффективностью принимаемых мер. Основной проблемой является чрезмерная унификация требований к различным видам транспорта без учета их специфики, а также отсутствие четкой координации между субъектами обеспечения безопасности.

С нашей точки зрения, ключевым направлением модернизации должен стать переход к риск-ориентированному подходу с дифференциацией требований в зависимости от категории транспортного объекта и уровня угроз. Необходимо создание единого центра управления и координации, внедрение современных технологических решений, включая цифровизацию контрольных процедур и использование искусственного интеллекта для анализа потенциальных угроз.

По нашему мнению, важнейшими элементами совершенствования системы являются развитие механизмов государственно-частного партнерства, модернизация программ подготовки персонала с учетом современных технологических вызовов, а также создание эффективной системы мониторинга и прогнозирования рисков на основе анализа больших данных. При этом критически важно обеспечить баланс между необходимым уровнем защиты и экономической целесообразностью внедряемых мер.

Особую актуальность приобретает гармонизация законодательства в рамках международного сотрудничества, в частности, в контексте Союзного государства, где необходима унификация терминологии и подходов к регулированию для обеспечения эффективной интеграции транспортных систем.

## Список используемой литературы и используемых источников

1. Агаркова Н. А. Некоторые особенности нормативного правового регулирования транспортной безопасности Российской Федерации на современном этапе: проблемы и пути решения // Вестник ВГУ. Серия: Право. 2021. №1 (44). С. 170-177.
2. Антимонов Д.М., Землин А.И. Правовое регулирование транспортной безопасности // Образование и право. 2021. №3. С. 142 -147.
3. Бажина М.А. Правовое обеспечение транспортной безопасности в условиях цифровизации // Транспортное право. 2023. № 1. С. 6 - 9.
4. Братановский С.Н., Остапец О.Г. Концептуальные подходы к понятию принципов государственной политики в сфере транспортного комплекса России // Транспортное право. 2017. № 2. С. 3 - 6.
5. Гоц Е.В. Вопросы публично-правового регулирования общественных отношений, связанных с внедрением инновационных транспортных средств в России: историко-правовой анализ // Транспортное право. 2023. № 4. С. 7 - 10.
6. Зайкова С.Н. Субъектный состав обеспечения транспортной безопасности: административно-правовой аспект // Административное право и процесс. 2022. № 5. С. 55 - 59.
7. Зайкова С.Н. Транспортная безопасность в структуре национальной безопасности Российской Федерации // ВВ: Административное право и практика администрирования. 2021. №4. С. 37-47.
8. Землин А.И. Концептуальные основы минимизации рисков безопасного использования беспилотных автомобилей в условиях мегаполиса: правовой аспект // Транспортное право. 2023. № 4. С. 2 - 7.
9. Землин А.И., Скаридов А.С., Мамина О.И. Актуальные вопросы административно-правового регулирования отношений в сфере обеспечения транспортной безопасности // Административное право и процесс. 2022. № 8. С. 62 - 66.

10. Зырянов С.М., Кузнецов В.И. Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения // Журнал российского права. 2022. № 12. С. 5 - 12.
11. Корякин В.М., Мелконян Д.А. Основные формы разрешительной деятельности в сфере обеспечения транспортной безопасности // Транспортное право. 2024. № 1. С. 5 - 8.
12. Майоров В.И. Цель и задачи государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения: в контексте стратегического планирования // Современная наука. 2024. №2. С. 28-31.
13. Мишина Ю.В. Некоторые вопросы административно-правового регулирования деятельности легковых такси // Сибирское юридическое обозрение. 2020. № 1. С. 116 - 122.
14. Першина М.В. Проблемы реализации требований в сфере обеспечения транспортной безопасности // Человек. Знак. Техника: сборник статей III Международного междисциплинарного молодёжного форума. Самара, 2024. С. 190-193.
15. Постановление Правительства РФ от 01.08.2023 № 1251 «Об утверждении Положения о единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности» // СПС «Консультант Плюс».
16. Скрынник А.М. О мерах по обеспечению транспортной безопасности акватории морских портов, расположенных на речных участках: анализ нормативных правовых актов // Транспортное право. 2023. № 2. С. 2 - 8.
17. Тушко И.С. Проблематика реализации действующего законодательства по транспортной безопасности // ППД. 2021. №1. С. 40-46.
18. Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ (ред. от 08.08.2024) «О транспортной безопасности» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2024) // СПС «Консультант Плюс».
19. Хотько О.А. Современные подходы к формированию согласованной политики в сфере транспорта в условиях углубления

интеграционных процессов в Союзном государстве // Право и бизнес. 2023. № 4. С. 40 - 43.

20. Чеботарева А.А., Леонов С.И. Организационно-правовые направления совершенствования системы обеспечения антитеррористической защищенности объектов транспорта: приоритет современных информационных технологий // Транспортное право. 2024. № 1. С. 11 - 14.