

Теоретико-исторические правовые науки

Theoretical and historical legal sciences

Научная статья

УДК 342.5

<https://doi.org/10.35750/2071-8284-2024-3-10-29>

Игорь Владимирович Астраханцев

адъюнкт

<https://orcid.org/0009-0003-6868-4138>, Igor39.72@bk.ru

Санкт-Петербургский университет МВД России

Российская Федерация, 198206, Санкт-Петербург, ул. Лётчика Пилютова, д. 1

Транспортная безопасность современного государства как социоюридический феномен

Аннотация: **Введение.** Статья посвящена вопросам, касающимся транспортной безопасности – сложному социоюридическому образованию, элементу национальной безопасности государства. Осознание детерминированности транспортной безопасности политическим влиянием государства на международной арене способствовало признанию развития транспортных каналов и совершенствования транспортной инфраструктуры национальным приоритетом государства. Историкографический анализ темы исследования свидетельствует о наличии научных трудов, в которых получили освещение отдельные аспекты становления идеи транспортной безопасности и ее реализации. Но транспортная безопасность современного государства как социоюридический феномен характеристики не получила. **Методы.** Исследование основано на принципах всесторонности изучения юридических процессов и явлений, единства теории и практики. Основными методологическими подходами стали системный и ценностный. В ходе исследования были использованы методы периодизации, ретроспективного анализа, функциональный, формально-юридический методы, метод контент-анализа правовых актов. Важную роль играл социологический метод, позволивший посредством проведенных автором статьи анкетных опросов определить специфику субъектного состава системы транспортной безопасности и особенности правоприменительной практики в сфере обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации. **Результаты.** Выявлена степень разработанности в юридической науке вопросов, касающихся транспортной безопасности; в контексте представлений о современном государстве уточнено содержание понятия «транспортная

безопасность»; транспортная безопасность и обеспечение транспортной безопасности охарактеризованы как системы; органам внутренних дел дана характеристика в качестве субъекта ее обеспечения; на основе самостоятельно проведенных социологических исследований определены особенности применения правовых норм в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Ключевые слова: национальная безопасность, транспортная безопасность, обеспечение транспортной безопасности России, субъекты обеспечения транспортной безопасности, угрозы транспортной безопасности

Для цитирования: Астраханцев И. В. Транспортная безопасность современного государства как социоюридический феномен // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2024. – № 3 (103). – С. 10–29; <https://doi.org/10.35750/2071-8284-2024-3-10-29>.

Original article

Igor V. Astrakhantsev

Graduate

<https://orcid.org/0009-0003-6868-4138>, Igor39.72@bk.ru

*Saint Petersburg University of the MIA of Russia
1, Letchika Pilyutova str., Saint Petersburg, 198206, Russian Federation*

Transport security of the modern state as a socio-legal phenomenon

Abstract: Introduction. The article is devoted to the issues concerning transport security – a complex socio-juridical formation, an element of national security of the state. Awareness of the determinacy of transport security by the political influence of the state in the international sphere contributed to the recognition of the development of transport infrastructure and its improvement as a national priority of the state. The historiographical analysis of the research subject reveals a number of scientific researches, which highlighted certain aspects of the formation of the idea of transport security and its implementation. However, transport security of the modern state as a socio-legal phenomenon remains uncharacterised. **Methods.** The research is based on the principles of comprehensive study of legal processes and phenomena, the integrity of theory and practice. The main methodological approaches were systemic and value-based ones. In the course of the research methods of periodisation, retrospective analysis, functional, formal-legal methods, method of content analysis of legal acts were used. An important role belonged to the sociological method, which made it possible, through the questionnaire surveys conducted by the author of the article, to determine the specifics of the subject composition of the transport security system and the peculiarities of law enforcement practice in the field of transport security in the Russian Federation. **Results.** The degree of development in legal science of questions concerning transport security is revealed; in the context of ideas about the modern state the content of the concept of “transport security” is specified; transport security and its maintenance are characterised as systems; internal affairs bodies are described as a subject of its ensuring; on the basis of independently conducted sociological researches the features of application of legal norms in the sphere of ensuring transport security are determined.

Keywords: national security, transport security, ensuring transport security of Russia, subjects of ensuring transport security, threats to transport security

For citation: Astrakhantsev I. V. The phenomenon of reflection of the professional experience of cadets of educational organizations of the Ministry of Internal Affairs of Russia at the stages of practice // Vestnik of St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. – 2024. – № 3 (103). – P. 10–29; <https://doi.org/10.35750/2071-8284-2024-3-10-29>.

Введение

XXI век процессами глобализации и цифровизации общественных отношений формирует новый облик современного государства¹ [1–3], но в то же время способствует проявлению новых вызовов² [4–8]. На современном этапе все большее внимание уделяется необходимости поиска концептуально новых подходов к обеспечению национальной безопасности страны, отвечающих характеру современных угроз и степени напряженности в данной сфере [9–13].

В Законе Российской Федерации от 5 марта 1992 г. «О безопасности»³ безопасность была охарактеризована как состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от внутренних и внешних угроз. А Концепция национальной безопасности Российской Федерации от 17 декабря 1997 г.⁴ указала, что составляющей национальной безопасности является транспортная безопасность государства. Подтверждением значимости транспортной безопасности явились резонансные трагические ситуации и катастрофы мирового масштаба на транспорте, умышленно подготовленные и совершенные преступно настроенными лицами и группировками. Данные события помимо демонстрации уязвимости транспортной инфраструктуры и объектов транспорта повлекли гибель значительного количества людей и привели к масштабным разрушениям, вызвав тем самым самую резкую реакцию всего мирового сообщества и посеяв среди граждан различных государств настроения паники и напряженности [14–17].

Российскими учеными были установлены и описаны корреляционные связи между состоянием защищенности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры государства с уровнем его социально-экономического развития и политического положения в международной иерархии⁵ [18–23]. Осознание данных взаимосвязей в научно-теоретическом смысле закономерно повлекло за собой масштабные законодательные преобразования в данной сфере. На ключевое значение транспорта в структуре и содержании национальных интересов указали Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. «О транспортной безопасности»⁶ (далее – ФЗ «О транспортной безопасности») и акт стратегического характера – Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года⁷, в которой отмечена важность дальнейшего поступательного развития транспортных возможностей государства в целях повышения уровня благосостояния общества и обеспечения защищенности страны от внешнего экономического вмешательства и попыток оказать негативное воздействие на промышленные, логистические и инфраструктурные возможности нашей страны.

Если в 2019 году в Российской Федерации всеми видами транспорта в совокупности было перевезено 395 млн пассажиров (из них: железнодорожным транспортом по маршрутам дальнего следования – 116,5 млн человек; авиатранспортом через аэропорты гражданской авиации – 147,5 млн человек; автомобильным транспортом – 130 млн человек; внутренним водным транспортом по маршрутам дальнего сообщения – 0,9 млн человек), то к 2035 году прогнозируется увеличение объема пассажирских перевозок до 540 млн человек⁸ и существенное увеличение объема грузовых перевозок⁹. На фоне предпринимаемых иностранными государствами попыток разрушения сложившихся транспортно-логистических связей и вмешательства в нормальное функционирова-

¹ Осветимская И. И. Государство в условиях глобализации: теоретико-правовое исследование : дис. ... канд. юрид. наук. – Санкт-Петербург, 2016. – 132 с.; Разуваев Н. В. Эволюция государства: социально-антропологический и юридический аспекты : дис. ... д-ра юрид. наук. – Санкт-Петербург, 2016. – 413 с.; Геворкян А. И. Современное государство: подходы к определению сущностных характеристик // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2019. – № 2 (82). – С. 20–26; <https://doi.org/10.35750/2071-8284-2019-2-20-26>.

² Дерюгин А. А., Нижник Н. С. Концептуальные основы общей теории национальной безопасности России : учебное пособие / под ред. С. Г. Лысенкова. – Санкт-Петербург: СПВИ войск национальной гвардии Российской Федерации, 2018. – 93 с.; Ирошников Д. В. Безопасность как правовая категория : дис. ... д-ра юрид. наук. – Москва, 2021. – 596 с.

³ О безопасности : Закон Российской Федерации от 5 марта 1992 г. № 2446-1 (ред. от 26.06.2008) // Ведомости Совета Народных Депутатов и Верховного Совета Российской Федерации. – 1992. – № 15. – Ст. 769. – Утратил силу.

⁴ Об утверждении Концепции национальной безопасности Российской Федерации : Указ Президента Российской Федерации от 17 декабря 1997 г. № 1300 (ред. от 10.01.2000) // Российская газета. – 1997. – 26 декабря. – № 247. – Утратил силу.

⁵ Голиусов Ю. Ф. Государственная транспортная политика как фактор национальной безопасности России: евразийский аспект : дис. ... д-ра полит. наук. – Москва, 2010. – 299 с.

⁶ О транспортной безопасности : Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // Собрание законодательства Российской Федерации (далее – СЗ РФ). – 2007. – № 7. – Ст. 837.

⁷ О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : распоряжение Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р // СЗ РФ. – 2021. – № 50 (ч. IV). – Ст. 8613.

⁸ Там же. – Приложение 6.

⁹ Там же. – Приложение 4, 5.

ние транспортного комплекса страны, дополнительно актуализируется необходимость оперативного принятия мер, направленных на поддержание соответствующего уровня защищенности объектов транспорта и транспортной инфраструктуры. Напряженность, спровоцированная такими процессами, придала особую значимость вопросам, связанным с привлечением требуемых резервов для формирования комплексной системы обеспечения транспортной безопасности.

Методы

Методологические принципы исследования транспортной безопасности современного государства как социоюридического феномена опираются на диалектику – общую методологию научного познания. Основными принципами исследования стали принципы всесторонности изучения юридических процессов и явлений, единства теории и практики. Основными методологическими подходами были определены системный подход, позволивший рассматривать транспортную безопасность как системное образование, и ценностный подход, позволивший выявить аксиологические детерминанты, обуславливающие формы и методы обеспечения транспортной безопасности. Метод периодизации был использован для выявления этапов формирования представлений о транспортной безопасности в отечественной правовой мысли. Метод ретроспективного (возвратного) анализа позволил при проведении историографического анализа выявить эволюцию представлений о транспортной безопасности и ее обеспечении. Системный и функциональный методы способствовали выявлению и характеристике организационно-правовых основ системы транспортной безопасности. Формально-юридический и сравнительно-правовой методы, метод контент-анализа правовых актов позволили изучить нормативно-правовой материал, регламентирующий государственное управление и правовое регулирование в сфере транспортной безопасности. Важную роль в исследовании играл социологический метод, дающий возможность определить специфику субъектного состава системы транспортной безопасности и особенности правоприменительной практики в сфере обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации посредством самостоятельно проведенных анкетных опросов. Методами исследования явились и иные общенаучные (анализ, синтез, обобщение, абстрагирование, исторический) и специальные (историко-правовой, интерпретации нормативных правовых актов) методы правовых исследований.

Результаты

Транспортная безопасность как предмет научных исследований

Проблемы обеспечения транспортной безопасности в современных условиях, в т. ч. их теоретико-правовые и ретроспективные аспекты все чаще становятся предметом исследований.

Начало исследованиям, посвященным организационной и методологической специфике обеспечения сохранности перевозимых грузов и транспортировки пассажиров, было положено во второй половине XIX века. Содержание данных трудов отвечало уровню развития транспортных возможностей в указанный период, поскольку перевозки осуществлялись преимущественно с использованием гужевого транспорта – опыт эксплуатации железнодорожного транспорта и использования соответствующей инфраструктуры на данном этапе только начинал формироваться. Тем не менее отдельные авторы уже тогда обращали внимание на необходимость выделения специальных сил из числа личного состава уездной полиции для обеспечения безопасности функционирования объектов транспорта¹⁰.

Важность формирования соответствующих правовых основ показали трагические события конца XIX столетия. Например, происшествие, известное в истории как Тигульская катастрофа, указало на потребность в строгом распределении обязанностей лиц, привлекаемых для участия в транспортных процессах, и установлении ответственности за их нарушение [24, с. 16–20]. Трагедия была спровоцирована халатным отношением мастера дорожного рельсового полотна, который, разобрав часть пути, отправился на отдых в сторожевое помещение. В это время машинист железнодорожного состава, не подозревая о проводимых работах, направил поезд по указанному пути. В результате состав на высокой скорости сошел с рельсов, упал с отвесного обрыва и воспламенился. В катастрофе погибли следовавшие в данном подвижном составе люди, а в результате пожара был уничтожен и сам поезд, и перевозимые им грузы¹¹ [24, с. 17]. В дальнейшем на фоне иных, менее масштабных событий вопросы обеспечения транспортной безопасности постепенно

¹⁰ Анучин Е. Н. Исторический обзор развития административно-полицейских учреждений в России, с Учреждения о губерниях 1775 г. до последнего времени : Составлен по распоряжению министра внутренних дел чиновником особых поручений при министре Е. Анучиным. – Санкт-Петербург: типография Министерства внутренних дел, 1872. – С. 199.

¹¹ Сухомлинов А. В. Политика обеспечения транспортной безопасности и противодействия терроризму в России : на материалах железнодорожного транспорта : дис.... канд. полит. наук. – Москва, 2012. – С. 72–74.

начали осознаваться как имеющие государственное значение¹² [25] и как связанные с реализацией прав человека в российском государстве¹³ [26, с. 61].

В рассматриваемый период транспортные магистрали начали использоваться в диверсионных и террористических целях. Так, в ноябре 1879 года было предпринято покушение на императора Александра II, не достигшее цели только потому, что в первом составе ехала свита императора, а сам царь – в следующем за ним¹⁴. Террористические акты, совершенные на объектах транспорта в конце XIX – начале XX века, указали на потребность формирования в структуре действующей полиции специального подразделения – транспортной полиции¹⁵ [27, с. 94; 28, с. 43–83; 29, с. 11–14]. Значимость этих вопросов подтвердила и Первая мировая война [28, с. 118–119].

Большое внимание обеспечению транспортной безопасности было уделено при создании и укреплении экономической мощи Советской республики. В трудах И. Д. Михайлова¹⁶, П. Н. Шестакова¹⁷, И. Королева¹⁸, И. А. Поплавского¹⁹, Н. В. Орнатского²⁰, С. Г. Писарева²¹, Н. Г. Васильева²² рассматривались вопросы организации безопасного движения транспортных средств и эксплуатации путей сообщения различного вида в Советской России и СССР [29, с. 14–15].

Новую волну интереса исследователей к оценке роли и значения транспорта в обеспечении безопасности государства вызвали попытки осмысления уроков Великой Отечественной войны²³, определение перспектив восстановления политической и экономической мощи СССР.

Рассмотрению мер по обеспечению безопасности средств транспорта, объектов транспортной инфраструктуры, персонала, обеспечивающего функционирование транспортной сети, перевозимых пассажиров, товаров и грузов посвятили свои труды В. Ф. Бабков²⁴, М. Б. Афанасьев²⁵, Е. М. Извозчиков²⁶, вопросам предотвращения преступлений и аварий в транспортной сфере – А. Н. Грачев²⁷, А. М. Белодедов²⁸, И. К. Шахриманьян²⁹, В. В. Лукьянов³⁰. На этом этапе понятие транспортной безопасности ограничивалось представлениями о безопасности дорожного движения и безопасном осуществлении транспортных процессов с целью доставки грузов и перевозки пассажиров [29, с. 15–16].

¹² Зерцалов А. Н. Обезьяне головы и полицейские дела в Москве в конце XVII в. : Материалы Московского архива Министерства юстиции. – Москва: Университетская типография, 1894. – 60 с.

¹³ Андреевский И. Е. Лекции по истории полицейского права и земских учреждений в России, читанные в Археологическом институте в 1881, 1882 и 1883 годах профессором И. Андреевским, составленные и изданные слушателем Археологического института Д. Волковым. – Санкт-Петербург, 1883. – 69 с.

¹⁴ Киракосян А. М. Терроризм на транспорте как угроза современному обществу: социально-философский анализ : дис. ... канд. филос. наук. – Москва, 2007. – С. 65–66.

¹⁵ Тимофеев Л. А. Справочная книга для чинов жандармских полицейских управлений железных дорог : Обязанности жандармской железнодорожной полиции : По жандармской полицейской части : Общие обязанности жандармской железнодорожной полиции / Сост. ст. адъютант Штаба Отделения корпуса жандармов подполковник Л. А. Тимофеев. – Санкт-Петербург: Типография Штаба Отделения корпуса жандармов, 1908. – 1238 с.; Статистический сборник Министерства путей сообщения. – Санкт-Петербург: Типография Министерства путей сообщения, 1914. – Вып. 128: Железные дороги в 1913 г. – Ч. 1. – 208 с.

¹⁶ Михайлов И. Д. Эволюция русского транспорта 1913–1925. – Ленинград: Экономическая жизнь, 1925. – 246 с.

¹⁷ Шестаков П. Н. Принципы организации автомобильного транспорта на шоссе на дорогах. – Петроград: Редакция специального технического и экономического издательства НКПС, 1920. – 28 с.

¹⁸ Королев И. Устройство небольших деревянных мостов и труб на гужевых дорогах волостного значения. – Сталинград: Общество культсмычки, 1926. – 15 с.

¹⁹ Поплавский И. А. Методы и практика непосредственного текущего наблюдения в гужевой статистике. – Москва: Центральное статистическое управление СССР, 1926. – Ч. 1: Общие принципы и выводы. – 113 с.

²⁰ Орнатский Н. В., Некрасов В. К. Простейшая механизация содержания грунтовых дорог. – Ленинград: Государственное издательство, 1929. – 93 с.

²¹ Писарев С. Г. Городской транспорт / предисл. В. И. Говоркова и В. Н. Образцова. – Москва: Министерство коммунального хозяйства РСФСР, 1948. – 504 с.

²² Васильев Н. Г. Транспорт России в войне 1914–1918 гг. – Москва: Воениздат, 1939. – 257 с.

²³ Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР : в 2 т. – [Москва]: Дориздат, [1951]–1957.

²⁴ Бабков В. Ф. Дорожные условия и безопасность движения. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: Транспорт, 1970. – 256 с.

²⁵ Афанасьев М. Б. Водителю о дорожном движении. – Москва: Издательство ДОСААФ, 1977. – 159 с.

²⁶ Извозчиков Е. М. Внимание: автомобиль! – 2-е изд., доп. – Куйбышев: Книжное издательство, 1981. – 135 с.

²⁷ Грачев А. Н. Административные проступки в дорожном движении и их профилактика органами внутренних дел : дис. ... канд. юрид. наук. – Москва, 1978. – 226 с.

²⁸ Белодедов А. М. Исследование аварийности и повышения безопасности дорожного движения в Ленинграде и области : дис. ... канд. техн. наук. – Ленинград, 1979. – 236 с.

²⁹ Шахриманьян И. К. Деятельность органов внутренних дел по пропаганде безопасности дорожного движения : учебное пособие. – Москва, 1979. – 75 с.

³⁰ Лукьянов В. В. Безопасность дорожного движения. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва: Транспорт, 1983. – 262 с.

Важным шагом в накоплении знаний о транспортной безопасности как социоюридическом феномене явилось закрепление на законодательном уровне³¹ понятия «транспортная безопасность» и сопутствующих ключевых понятий. ФЗ «О транспортной безопасности» трактует транспортную безопасность как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Факт того, что текст закона в 2007–2024 гг. подвергался изменениям 26 раз, свидетельствует о том, что единый подход к решению концептуальных и прикладных вопросов еще не выработан [29, с. 16]. Только за последнее десятилетие в российской юридической науке проблемам транспортной безопасности были посвящены несколько десятков монографий и учебников, более 400 статей, защищены более десятка диссертаций по этой тематике. Но в условиях трансформации детерминант внутригосударственного и международного характера требуется проведение непрерывной исследовательской работы, создающей фундамент для совершенствования законодательства в сфере транспортной безопасности, в т. ч. вопросов, касающихся теоретико-правовой характеристики транспортной безопасности как социоюридического феномена.

«Транспортная безопасность»: содержание понятия

Терминологическая конструкция, образованная в результате симбиоза терминов «транспорт» и «безопасность», отражает эволюцию представлений о транспорте и безопасности [22, с. 13–15; 30].

Формирование понятия «транспорт» было связано с перемещением людей и грузов на дальние расстояния с помощью возов, телег, повозок, кораблей. В истории отечественного государства в XIV – начале XVII века вопросы создания транспортных путей, приспособленных для перемещения людей, грузов, товаров, и обеспечения их безопасности приобрели особую актуальность: складывалось единое централизованное государство, формировался единый внутригосударственный рынок.

При перемещении людей, грузов и товаров складывались правила их транспортировки и обеспечения безопасности – сначала обычаи делового оборота, а потом и правовые нормы. Так, в Судебник Ивана III 1497 года³² была включена статья 30 «Указ о езде», которая устанавливала тарифы для пересылки почтовых грузов из столицы в другие города. Судебник Федора Иоанновича 1589 года³³ регламентировал технические требования по содержанию дорог, а также предусматривал ответственность за невыполнение данных мер³⁴.

Задачи транспортировки грузов определенного вида в Московском государстве решал, в частности, Ямской приказ³⁵, который был организован в 1555 году для доставки почты в виде государственной и частной переписки³⁶. Непосредственными полномочиями Ямского приказа были определены обеспечение сохранности почтовых отправок, разработка маршрутов перемещения ямщиков, создание системы почтовой доставки [28, с. 29].

Соборное уложение 1649 года³⁷, закрепив свободу судоходства по рекам и введя запрет на строительство плотин и мельниц, затрудняющих проход лодок, расширили понятие «транспорт» и представления об организации транспортного сообщения в России.

Стремительное техническое развитие в Российской империи (от активного кораблестроения и усложнения морской навигации в эпоху Петра I до внедрения в общественную жизнь железнодорожного транспорта, наземных и водных транспортных средств (автомобилей, пароходов, паромов) и летательных аппаратов (дирижаблей, экспериментальных самолетов) вносили изменения в представления о транспорте и транспортной безопасности, как и факты человеческих жертв в случаях нарушения требований безопасности

³¹ СЗ РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.

³² Памятники права периода образования Русского централизованного государства XIV–XV вв. / сост. В. Н. Автократов, А. А. Зимин, С. М. Каштанов, А. Г. Поляк ; под ред. Л. В. Черепнина // Памятники русского права. – Москва: Госюриздат, 1955. – Вып. 3. – С. 341–416.

³³ Судебник царя Федора Иоанновича 1589 г. : по списку собрания Ф. Ф. Мазурина. – Москва: Издание Комиссии печатания государственных грамот и договоров при Московском главном архиве Министерства иностранных дел, 1900. – С. 14.

³⁴ Транспорт России: история правового регулирования // Сборник транспортных уставов и кодексов : в 2 т. / сост. А. Ю. Синенко. – Москва: А2–А4, 2007. – Т. 1. – С. 334.

³⁵ Нижник Н. С. История отечественного государства и права. Древняя и Средневековая Русь (IX–XVI вв.) : учебное пособие. – Санкт-Петербург: СПбУ МВД России, 2023. – С. 152.

³⁶ Лаппо-Данилевский А. С. Поверстная и Указная книги Ямского приказа. – Санкт-Петербург: Типография В. С. Балашева, 1890. – 16 с.; Лисейцев Д. В., Рогожин Н. М., Эскин Ю. М. Приказы Московского государства XVI–XVII вв. : словарь-справочник. – Санкт-Петербург: Центр гуманитарных инициатив, 2015. – С. 76.

³⁷ Соборное уложение 1649 г. // Российское законодательство X–XX веков : в 9 т. / под общ. ред. О. И. Чистякова ; отв. ред. А. Г. Маньков. – Москва: Юридическая литература, 1985. – Т. 3: Акты Земских соборов. – С. 257–446.

на транспорте. Требования к организации и безопасности функционирования транспорта различных видов (сухопутного, водного, железнодорожного) различались, но общим было требование соблюдения правил, предотвращающих причинение вреда жизни и здоровью людей, многие из которых получили законодательное закрепление. Стремительное технологическое развитие в XX–XXI вв. способствовало появлению новых видов транспорта, расширению сети транспортных путей и маршрутов³⁸. В Конституции Российской Федерации³⁹ закреплено, что федеральный транспорт и пути сообщения находятся в ведении Российской Федерации (ст. 71).

Понятие «безопасность» на разных этапах исторического развития государства наполнялось различным содержанием [4, с. 69–73; 30, с. 21–31]. Не раскрывал понятие «безопасность» и Федеральный закон «О безопасности»⁴⁰, в котором были перечислены лишь отдельные виды безопасности (безопасность государства, общественная безопасность, экологическая безопасность, безопасность личности, иные виды безопасности).

Представления о транспортной безопасности нашли отражение в Воздушном кодексе Российской Федерации⁴¹, использующем понятие «авиационная безопасность», которым обозначается состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации (ст. 3); в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации⁴², включившем в обязанности капитана морского порта (ст. 76) обеспечение им транспортной безопасности акватории морского порта; в Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации⁴³, упоминающего о транспортной безопасности в статьях об ответственности грузоперевозчика, пассажиров и грузополучателей. Впервые понятие «транспортная безопасность» получило законодательное закрепление в ФЗ «О транспортной безопасности», определившем, что транспортная безопасность – это «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства» (ст. 1), а обеспечение транспортной безопасности – это «реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства» (ст. 1).

Исходя из содержания и степени осмысления транспортной безопасности на теоретическом и законодательном уровнях, можно выделить несколько *этапов формирования представлений о транспортной безопасности в отечественной правовой мысли*:

1) период ранней государственности (IX–XIV вв.): появление предпосылок для формирования представлений о транспортной безопасности;

2) период средневековой государственности (XIV – начало XVII в.): формирование базовых представлений о транспортной безопасности, обусловленное появлением новых видов транспорта и расширением транспортных путей;

3) период Российской империи (начало XVIII – начало XX в.): формирование представлений о транспортной безопасности, обусловленное угрозами, возникающими в процессе эксплуатации различных видов транспорта, и массовостью общественно опасных последствий нарушения требований безопасности эксплуатации транспортных средств и транспортных путей;

4) период современного государства (с 20-х годов XX в. до настоящего времени): формирование системных представлений о транспортной безопасности, обусловленное усложнением транспортных процессов, в т. ч. в мировом масштабе, формированием отдельной сферы правоотношений в сфере использования различных видов транспорта для перевозки пассажиров и доставки грузов.

Выделение этих этапов может выступить общетеоретическим фундаментом для дальнейшего исследования транспортной безопасности в контексте национальной безопасности

³⁸ Экономическая история России с древнейших времен до 1917 года : энциклопедия : в 2 т. / отв. ред. Ю. А. Петров [и др.]. – Москва: РОССПЭН, 2008. – Т. 2. – С. 96.

³⁹ Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. с изм., одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 г.) // Интернет-портал правовой информации : [официальный сайт]. – URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 27.10.2023).

⁴⁰ О безопасности : Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ (ред. от 10.07.2023) // СЗ РФ. – 2011. – № 1. – Ст. 2.

⁴¹ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 30.01.2024) // СЗ РФ. – 1997. – № 12. – Ст. 1383.

⁴² Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // СЗ РФ. – 1999. – № 18. – Ст. 2207.

⁴³ Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации : Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // СЗ РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 170.

государства [4–6; 14] с учетом особенностей научно-технологического развития и глобализационных процессов современного мира.

Транспортная безопасность как система

Транспортная безопасность является неотъемлемым элементом национальной безопасности государства, сложным многоаспектным явлением, непосредственно определяющим состояние защищенности граждан и национальных интересов государства в сфере функционирования транспортной системы страны.

Система в широком смысле понимается как совокупность элементов, необходимых для достижения поставленных целей и подбираемых в соответствии со спецификой обеспечиваемых процессов [31–33]; в узком смысле – как набор элементов, находящихся между собой во взаимодействии в рамках определенных явлений, событий либо изучаемых феноменов [34, с. 14; 35, с. 135].

С учетом того, что транспортная безопасность является сложным феноменом [5, с. 156], система ее обеспечения подлежит рассмотрению в широком смысле – в качестве совокупности элементов, необходимых для достижения состояния защищенности транспортного комплекса страны от актов незаконного вмешательства и обеспечения защиты интересов личности, общества и государства в сфере его функционирования.

Понятие «система обеспечения транспортной безопасности» до настоящего времени остается часто используемой, но законодательно не закрепленной категорией. Ее содержание представляется возможным определить, руководствуясь нормами различных правовых актов и результатами практической деятельности по обеспечению транспортной безопасности. Результаты аналитической работы свидетельствуют, что система обеспечения транспортной безопасности включает в себя: субъекты, участвующие в обеспечении транспортной безопасности; реализуемые ими меры правового, организационного, информационно-идеологического, экономического и иного характера; применяемые в этих целях силы, средства и приемы объединения совместных усилий субъектов данной системы [36–40].

Учитывая, что меры обеспечения транспортной безопасности, применяемые средства и приемы взаимодействия не могут применяться в отрыве от субъектов, можно утверждать, что именно субъекты транспортной безопасности являются основой и ключевым элементом системы ее обеспечения. Обращаясь к содержанию ФЗ «О транспортной безопасности», необходимо обратить внимание на то, что в перечне основных понятий, используемых в тексте документа в соответствии с выбранной законодателем юридической техникой, не содержится термина «субъекты транспортной безопасности». При этом в терминологическом списке, представленном в ст. 1, содержится ряд смежных определений: «компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности», «подразделения транспортной безопасности», «силы обеспечения транспортной безопасности», «специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности», «субъекты транспортной инфраструктуры». Однако перечисленные участники обеспечения транспортной безопасности, имея непосредственное отношение к реализации определенных мер, выполняя отдельные функции и реализуя предоставленные действующим законодательством полномочия в данной сфере, тем не менее не образуют состав субъектов, а сформулированные в данном виде положения ФЗ «О транспортной безопасности» не способствуют ясности в вопросе определения и конкретизации перечня субъектов транспортной безопасности.

Особое значение имеет ст. 4 ФЗ «О транспортной безопасности», посвященная конкретно обеспечению транспортной безопасности. Однако она сформулирована с применением общих формулировок, не позволяющих конкретизировать список субъектов системы обеспечения транспортной безопасности [40].

Перечень субъектов транспортной безопасности можно составить на основании Правил взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве⁴⁴ (далее – Правила взаимодействия), предусматривающих порядок совместных действий при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного

⁴⁴ Об утверждении Правил взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве : Постановление Правительства Российской Федерации от 15 августа 2018 г. № 943 // СЗ РФ. – 2018. – № 34. – Ст. 5488.

вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве, отсылка к которому содержится в п. 7 ст. 4 ФЗ «О транспортной безопасности». Учитывая, что в качестве основной цели обеспечения транспортной безопасности, сформулированной в ст. 2, обозначена «защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства»⁴⁵, данный подзаконный нормативный правовой акт в полном объеме соотносится по смыслу и содержанию с основным назначением федерального закона, конкретизируя, уточняя и раскрывая его положения.

Так, в соответствии с п. 2 Правил взаимодействия к субъектам взаимодействия при обеспечении транспортной безопасности относятся:

- федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные Правительством Российской Федерации осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности;
- территориальные органы ФСБ России, МВД России и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор);
- органы военного управления Министерства обороны;
- органы исполнительной власти субъекта Российской Федерации;
- исполнительно-распорядительные органы муниципальных образований (местная администрация);
- субъекты транспортной инфраструктуры;
- перевозчики.

Субъекты транспортной безопасности можно классифицировать и выделить следующие их виды:

- *субъекты, обладающие распорядительно-властными полномочиями*: федеральные органы исполнительной власти федерального (Правительство Российской Федерации) и регионального значения (высшие органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации); Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор); Министерство транспорта Российской Федерации (Минтранс);
- *субъекты, обладающие правоохранными и силовыми полномочиями*: МВД России, ФСБ России, Министерство обороны России;
- *субъекты, непосредственно заинтересованные в обеспечении безопасности объектов транспортной системы*: субъекты транспортной инфраструктуры; перевозчики; пассажиры и пр. [40].

Столь обширный перечень субъектов транспортной безопасности определяется ее стратегически важным значением в общей структуре национальной безопасности и, как следствие, невозможностью ее всестороннего обеспечения силами какого-либо одного субъекта, потребностью в консолидации совместных усилий, сил и средств в достижении задач обеспечения транспортной безопасности. Кроме того, на концептуально важное значение транспортной безопасности в качестве отдельного направления сосредоточения усилий государства в лице его специально уполномоченных субъектов указывает и перечень принципов ее обеспечения, перечисленных в ст. 3 ФЗ «О транспортной безопасности».

Обеспечение транспортной безопасности как система

Важной характеристикой системы обеспечения транспортной безопасности являются *принципы организации и функционирования системы обеспечения транспортной безопасности*. Несмотря на существенные трансформации государственно-правовых систем в условиях глобализации и цифровизации общественных отношений [41; 42], основным принципом реализации права продолжает оставаться принцип законности [28; 43]. В рамках научного исследования для определения значимости принципов обеспечения транспортной безопасности практическими работниками, осуществляющими правоприменительную практику в этой сфере, автором статьи в период с марта 2023 по февраль 2024 года было проведено социологическое исследование в форме анкетирования (респондентами стали 416 сотрудников органов внутренних дел (далее – ОВД) на транспорте из 19 субъектов Российской Федерации) [40].

Результаты анкетирования свидетельствуют о следующем. При ответе на вопрос об определении наиболее важных принципов обеспечения транспортной безопасности (при возможности одновременного выбора не более трех вариантов из предложенных)

⁴⁵ СЗ РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.

значительное число респондентов среди принципов, представленных в ст. 3 ФЗ «О транспортной безопасности», выделили принципы законности (86 %) и взаимодействия субъектов (81 %). Другие принципы, представленные в данной норме, получили значительно меньше внимания респондентов: непрерывность – 61 %; соблюдение баланса интересов личности, общества и государства – 43 %; взаимная ответственность личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности – 32 %; интеграция в международные системы безопасности – 22 %. В то же время из числа дополнительно определяемых принципов обеспечения транспортной безопасности сотрудниками ОВД были активно поддержаны следующие: интегрированность транспортной безопасности в структуру национальной безопасности – 93 %; принцип единоначалия (наличие основного субъекта обеспечения транспортной безопасности) – 91 %; контролируемость государством – 82 %; гарантированность безопасности субъектов обеспечения транспортной безопасности – 76 %; взаимная заинтересованность – 73 %; консолидированность усилий всех субъектов обеспечения транспортной безопасности – 70 %; строгая субординация – 69 % [40, с. 80–81].

Практические работники осознают, с одной стороны, невозможность достижения целей в сфере обеспечения транспортной безопасности усилиями одного субъекта (государственного органа, ведомства либо хозяйствующего субъекта) и, с другой стороны – необходимость строгого разграничения компетенции, полномочий и сфер ответственности каждого субъекта и формирования данной системы по принципу единоначалия (наличие основного субъекта обеспечения транспортной безопасности, отвечающего за координацию совместных усилий, налаживание и поддержание взаимодействия).

Необходимость строгого разграничения функций, выполняемых субъектами транспортной безопасности, поддерживается и учеными. В частности, С. А. Семенов настаивает на необходимости разграничения между субъектами функций нормативно-правового регулирования, контроля, оказания государственных услуг, прогнозирования, оперативных, силовых и функций обеспечения системы [44, с. 71–91].

Органы внутренних дел как субъект обеспечения транспортной безопасности

Важное место в системе обеспечения транспортной безопасности занимают ОВД. Являясь федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики в сфере внутренних дел, Министерство внутренних дел Российской Федерации реализует широкий объем полномочий, направленных на обеспечение защиты жизни, здоровья, прав и свобод граждан Российской Федерации, противодействие преступности, охрану общественного порядка и собственности, обеспечение общественной безопасности⁴⁶. Нормативные акты указывают на правоохранный и силовой характер деятельности ведомства, что также подтверждается его принадлежностью к органам, в которых предусмотрена военная служба, и субъектам, наделенным полномочиями по осуществлению оперативно-розыскной деятельности. Описываемая компетенция позволяет определить два основных блока *полномочий ОВД по обеспечению транспортной безопасности*:

– обеспечение общественного порядка и общественной безопасности на объектах транспортного комплекса страны (пресечение и документирование административных правонарушений, выявляемых в сфере транспортной безопасности; контроль за границами зон транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, доступ посторонних лиц в которые ограничен; анализ материалов и изображений, фиксируемых инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности (видеонаблюдения, рентгено-телевизионных установок, стационарных и ручных металлодетекторов, газоанализаторов и пр.)); реагирование на информацию, сообщаемую работниками служб авиационной безопасности аэропортов, дежурными вокзалов, диспетчерами и иными сотрудниками объектов транспортной инфраструктуры);

– комплексное противодействие угрозам транспортной безопасности государства в целом (информационный обмен об угрозах и фактах совершения актов незаконного вмешательства; работа с лицами, нарушающими установленные на объектах транспортной инфраструктуры режимы; возбуждение и расследование уголовных дел по фактам совершения

⁴⁶ О полиции : Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ (ред. от 04.08.2023) // СЗ РФ. – 2011. – № 7. – Ст. 900; Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации : Указ Президента Российской Федерации от 21 декабря 2016 г. № 699 (ред. от 05.02.2024) // СЗ РФ. – 2016. – № 52 (ч. V). – Ст. 7614.

преступлений на объектах транспортного комплекса; выявление потенциально опасных предметов и предметов, ограниченных в гражданском обороте; проведение досмотра лиц, грузов и транспортных средств; осуществление оперативно-розыскной деятельности и ведение агентурной работы в данной сфере);

– обеспечение транспортной безопасности в особых условиях (контроль режима въезда-выезда с территории, на которую распространяется режим военного положения либо иной специальный режим; охрана стратегических и гражданских объектов военного, социального и инфраструктурного назначения; организация эвакуации населения с использованием транспортной инфраструктуры и средств транспорта, расположенных на территориях с действующим режимом военного положения) [45–47].

Противоправная активность на объектах транспортного комплекса наиболее высока в регионах страны с максимальной плотностью населения и разветвленностью транспортных путей. Акты незаконного вмешательства, совершаемые на объектах транспортной инфраструктуры именно в Центральном федеральном округе, в случае их реализации способны привести к наиболее значимой и продолжительной дестабилизации нормальной работы транспортного комплекса, а следовательно, причинить наиболее значительный ущерб, что соответствует преступным замыслам исполнителей данных преступлений. На это указывает и характер трансформации преступных устремлений субъектов. Если изначально (в период с февраля по декабрь 2022 года) ими в подавляющем большинстве случаев совершались акты незаконного вмешательства в виде заведомо ложных сообщений о террористических актах, то с начала 2023 года – путем совершения диверсий.

Трудности обеспечения транспортной безопасности в современных условиях

Трудности, с которыми столкнулся транспортный комплекс страны в период 2022–2024 гг., в условиях проведения специальной военной операции, действия санкций в отношении Российской Федерации, изоляции России от внешнеэкономических, торговых и промышленных связей стали объектом пристального внимания со стороны руководства страны и профильных ведомств.

В зависимости от сферы проявления *трудности, с которыми столкнулся транспортный комплекс России*, можно разделить на два блока:

– *военно-политического характера* (реализация рядом недружественных стран угроз военного характера в сфере транспортной безопасности России: совершение диверсий, угроз и прямых актов агрессии в отношении объектов транспорта и транспортной инфраструктуры; ведение агрессивных наступательных боевых действий с применением беспилотных летательных аппаратов и иных дистанционных средств вооружения в непосредственной близости от важных транспортных узлов, и вызванная в связи с этим необходимость прекращения их функционирования; проявление актов агрессии, в т. ч. военного характера, в отношении российских морских судов, железнодорожных и автотранспортных подвижных составов, следующих через акватории и территории иностранных государств; попытки несанкционированного проникновения в воздушное пространство Российской Федерации и др.);

– *экономического характера* (прекращение сервисного обслуживания и поставки комплектующих деталей для объектов транспорта в соответствии с ранее заключенными контрактами и договорами; сворачивание программ повышения квалификации специалистов (пилотов воздушных и морских судов, специалистов по транспортной безопасности и охране труда в данной сфере и т. д.), непосредственно участвующих в обеспечении транспортных процессов; блокирование объектов транспорта, а также перевозимых ими товаров и грузов, находящихся в экономическом пространстве иностранных государств; активное воспрепятствование торгово-экономическим связям в приграничных регионах России путем введения дополнительных квот, правил и требований, связанных с перемещением товаров и грузов как с территории Российской Федерации, так и ввоза на территорию страны из-за рубежа.

Выявленные затруднения требуют поиска эффективных путей их преодоления, что способствует эффективному использованию внутренних ресурсов государства, расширению инновационных, промышленных и производственных возможностей его хозяйствующих субъектов. Так, например, по состоянию на начало 2024 года в Российской Федерации отмечен рост производственной активности в сфере машино- и вагоностроения по обеспечению потребностей в общественном транспорте страны, расширении его мощностей

и повышении пассажиропотока, а также повышение уровня транспортной безопасности в условиях его эксплуатации⁴⁷.

Анализируя возникшие на современном этапе угрозы военного характера, необходимо обратить внимание на практику, связанную с совершением актов незаконного вмешательства с применением взрывных устройств различной поражающей мощности, применяемых преступно настроенными лицами на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры. Обобщение этой практики позволяет констатировать, что осуществляться данные действия могут как лицами (в т. ч. гражданами России), завербованными иностранными спецслужбами, так и специально подготовленными диверсионными группами противника. Например, происшествие на Крымском мосту⁴⁸ указывает на то, что использование злоумышленниками в преступных целях транспортных средств способствует усилению результативности действий, поскольку, во-первых, позволяет маскировать взрывчатые вещества, а во-вторых, повышает оперативность действий преступников. При этом поражающее воздействие на объект транспортной инфраструктуры оказывается масштабным и разрушительным, поскольку объем перевозимых и используемых для террористического акта веществ ограничен только объемом и вместимостью транспортного средства.

В сложившихся военно-политических условиях целями актов незаконного вмешательства все чаще становятся не конкретные объекты транспорта, а стратегически важные объекты транспортной инфраструктуры (мосты, пассажирские и грузовые терминалы, путепроводы, газо- и нефтепроводы, в т. ч. международного значения, находящиеся в экономических пространствах и под юрисдикцией иностранных государств). Наглядно проявляется специфика преступных умыслов радикально настроенных лиц, реализуемых в сфере транспортной безопасности страны, по нанесению максимального урона объектам транспортного комплекса, расположенным не только на территории приграничных субъектов России, непосредственно примыкающих к линии боевого соприкосновения с силами противника, но и на всей территории Российской Федерации.

Особенности применения правовых норм в сфере обеспечения транспортной безопасности

Применение норм, касающихся транспортной безопасности в Российской Федерации, имеет особенности, детерминированные:

- громоздкостью законодательства в сфере обеспечения транспортной безопасности;
- наличием множества нормативных правовых актов, правовые предписания которых дублируются;
- наличием правовых коллизий и ситуаций правовой неопределенности;
- неконкретностью ключевых дефиниций и положений, закрепленных в законодательстве, например, понятия «транспортная безопасность» [40; 48, с. 15–21; 49].

Для выявления проблем объективного и субъективного характера в сфере обеспечения транспортной безопасности нами было проведено социологическое исследование методом опроса – методом сбора первичной информации, основанном на опосредованном взаимодействии исследователя с опрашиваемыми, – анкетирования [40, с. 80–81]. Исследование было проведено в январе – апреле 2023 года. Респондентами стали 128 сотрудников полиции, в соответствии со своими должностными обязанностями принимающие участие в обеспечении транспортной безопасности на Северо-Западе России.

Результаты анкетирования показали, что действующие сотрудники ОВД на транспорте обращают внимание на ряд трудностей, связанных с несовершенством правовой регламентации обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации. Так, трудности правового характера по мнению 24 % респондентов, обусловлены разрозненностью

⁴⁷ В настоящее время девять из десяти вагонов метро в России изготовлены в Подмосковье на предприятии «Метровагонмаш» в Мытищах (Сообщение пресс-службы Министерства инвестиций, промышленности и науки Московской области // Ведомости : [сайт]. – URL: https://www.vedomosti.ru/press_releases/2024/02/19/devyat-iz-desyati-vagonov-metro-v-rossii-izgotovleni-v-podmoskove (дата обращения: 12.03.2024)). Помимо изготовления подвижного состава «Метровагонмаш» поставляет запасные части, осуществляет капитальный ремонт и модернизацию, а также сервисное обслуживание своей продукции (Председатель Государственной Думы Российской Федерации Вячеслав Володин побывал на заводе по производству трамвайных вагонов в Тверской области // Первый канал : [сайт]. – URL: https://www.1tv.ru/news/2024-03-11/472519-vyacheslav-volodin_v-tverskoy-oblasti-pobyval_na-zavode_po-proizvodstvu-tramvaynyh-vagonov (дата обращения: 12.03.2024)).

⁴⁸ По данным следствия, в ночь на 17 июля 2023 г. в результате теракта, совершенного спецслужбами Украины, была повреждена одна из секций Крымского моста, погибли мужчина и женщина, ехавшие на легковом автомобиле по мосту, их несовершеннолетняя дочь получила ранения (СК возбудил дело о теракте после атаки на Крымский мост // Российская газета : [сайт]. – URL: <https://rg.ru/2023/07/17/sk-vozbudil-delo-o-terakte-posle-ataki-na-krymskij-most.html>. (дата обращения: 01.03.2024)).

и несистемностью нормативных правовых актов, регулирующих вопросы ее обеспечения; 22 % респондентов полагают, что они определяются чрезмерным нагромождением и сложностью законодательства в указанной сфере; 19 % – связывают их с устареванием основных положений ФЗ «О транспортной безопасности»; 18 % – оопределяют дублированием положений ФЗ «О транспортной безопасности» в ведомственных нормативных правовых актах; 17 % – настаивают на важности отсутствия законодательного закрепления основного субъекта обеспечения транспортной безопасности [40, с. 80].

Исследование показало следующее:

- детерминанты правового регулирования транспортной безопасности многочисленны;
- при поиске научно обоснованных путей разрешения проблем в сфере обеспечения транспортной безопасности должен быть учтен весь их комплекс.

В общей системе обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации отсутствует ключевой (ведущий, основной) субъект, ответственный за организацию совместной деятельности всех субъектов ее обеспечения. В связи с этим необходимо определить и законодательно закрепить основной субъект обеспечения транспортной безопасности, его функции и контролирующие полномочия по принципу единоначалия. Реализация данной законодательной инициативы должна способствовать одновременному достижению позитивных изменений в различных направлениях, позволив:

- упорядочить взаимодействие субъектов системы обеспечения транспортной безопасности;
- назначить субъект, ответственный на федеральном уровне за эффективность и результативность функционирования системы обеспечения транспортной безопасности;
- урегулировать вопросы взаимодействия между субъектами в разных системах координат (по вертикали и по горизонтали);
- придать всей системе обеспечения транспортной безопасности характер цельной, логично выстроенной и последовательной системы, функционирующей по принципам подчинения, ответственности и взаимной скоординированности усилий.

Региональная специфика обеспечения транспортной безопасности

Региональная специфика обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации во многом обусловлена геополитическим расположением отдельных ее регионов. Характер и интенсивность реализуемых в сфере транспортной безопасности угроз зависит от плотности населения, развитости транспортного комплекса и общей протяженности транспортных путей в границах определенного федерального округа. Представляют интерес результаты исследования, проведенного путем опроса сотрудников ОВД, непосредственно занятых обеспечением транспортной безопасности⁴⁹. Так, на вопрос: «Зависят ли, по мнению участников опроса, качество и эффективность обеспечения транспортной безопасности государства от специфики отдельных субъектов Российской Федерации?» утвердительно ответили 72 % респондентов; ответ: «В определенной мере» выбрали 15 % опрошенных сотрудников; 9 % полагают, что данная зависимость несущественна; и только 4 % не усматривают данной зависимости.

При этом в качестве основных специфических региональных особенностей, оказывающих воздействие на качество и эффективность обеспечения транспортной безопасности государства, 68 % опрошенных отметили приграничный характер субъекта Российской Федерации; 53 % – удаленность региона от крупных промышленных центров; 39 % – удаленность региона от Москвы.

Кроме этого, 46 % респондентов полагают, что к особенностям относится наличие в регионе выходов к морю; 45 % – наличие у субъекта статуса особой экономической зоны, свободного порта либо иного особого правового режима; 32 % – отмечают наличие в регионе крупных речных каналов и речных портов.

76 % респондентов рассматривают в качестве особенности специфику геополитического положения региона; 57 % – инфраструктурную оснащённость субъекта (наличие дорог, транспортная доступность территории, развитость транспортной сети и пр.); 54 % – указывают на протяженность и территорию региона.

Приведенные данные свидетельствуют о высоком уровне осознания действующими сотрудниками ОВД региональной специфики обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации. При этом, несмотря на многообразие представленных характерных

⁴⁹ Ответы на поставленные вопросы предполагали возможность выбора одновременно не более двух вариантов из числа предложенных, а также исключали возможность ответа на него респондентов, ответивших отрицательно на предыдущий вопрос.

региональных особенностей, по результатам опроса сложно выделить исчерпывающий перечень наиболее значимых из них, что дополнительно свидетельствует о многоаспектности и сложности транспортной безопасности государства в качестве элемента национальной безопасности в целом.

Стратегическое значение и геополитическое положение различных регионов Российской Федерации в условиях сегодняшней международной и внешнеполитической ситуации требуют определять региональную специфику каждого субъекта федерации для того, чтобы обеспечить транспортную безопасность Российской Федерации как современного государства.

Заключение

Транспортная безопасность современного государства представляет собой сложно организованный многоуровневый социюридический феномен. Организационные основы обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации на современном этапе характеризуются:

- выраженной региональной спецификой, определяемой стратегическим значением и геополитическим положением субъектов федерации в контексте настоящей международной и внешнеполитической обстановки с учетом того, что характер и интенсивность угроз транспортной безопасности детерминирована плотностью населения, развитостью транспортного комплекса и общей протяженностью транспортных путей в границах определенного федерального округа;

- трансформацией преступных замыслов лиц, посягающих на транспортную безопасность страны, от действий по устрашению населения, дестабилизации общественного порядка и отвлечению внимания и ресурсов правоохранительных органов в сторону совершения фактических тяжких и особо тяжких преступлений – умышленного повреждения транспортной инфраструктуры, диверсий, террористических актов;

- несистемностью и разрозненностью действий, предпринимаемых отдельными субъектами системы обеспечения транспортной безопасности, приводящими к обнажению наиболее уязвимых мест в ней, являющихся объектами повышенной заинтересованности преступно настроенных лиц;

- наличием трудностей обеспечения транспортной безопасности современной России, имеющих военно-политический и экономический характер;

- множеством субъектов обеспечения транспортной безопасности государства, в числе которых органам внутренних дел придано ключевое и системообразующее значение, обусловленное пересечением сферы транспортной безопасности, определяемой законодательно сформулированными целями, задачами и пределами ее обеспечения, со сферой деятельности органов внутренних дел, законодательно закрепленной в их предназначении и компетенциях.

Выявленные особенности транспортной безопасности современного российского государства требуют осмысления теоретико-правовых аспектов существования социюридического феномена и поиска средств для обеспечения устойчивости транспортной безопасности современной России.

Список литературы

1. Чиркин В. Е. Современное государство : монография. – Москва: Международные отношения, 2001. – 411 с.

2. Варламова Н. В. Государство как правопорядок и правопорядок без государства // Труды Института государства и права Российской академии наук. – 2016. – № 2 (54). – С. 89–114.

3. Захаров А. В. Государство, право, общество в условиях глобализирующегося мира : монография / отв. ред. А. В. Захаров. – Москва: Проспект, 2017. – 333 с.

4. Нижник Н. С. Национальная безопасность: концептуальные основания и феноменологическая характеристика / Международное сообщество и глобализация угроз безопасности : сборник научных докладов : в 2 ч. / отв. ред.: В. В. Грохотова, Б. Н. Ковалев, Е. А. Макарова. – Великий Новгород: Новгородский государственный университет имени Ярослава Мудрого, 2008. – С. 69–88.

5. Нижник Н. С. Безопасность личности, общества и государства: плюрализм подходов к моделированию системы обеспечения / Правовая политика в сфере обеспечения пожарной безопасности, гражданской обороны, чрезвычайных ситуаций и ликвидации

- последствий стихийных бедствий : материалы круглого стола, 4 июня 2014 г. / под общ. ред. Э. Н. Чижикова, А. В. Малько, С. Б. Немченко ; сост. А. А. Смирнова, Н. И. Уткин. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, 2016. – С. 109–114.
6. *Ирошников Д. В.* Государственная безопасность Российской Федерации: понятие и содержание // *Юридическая наука.* – 2011. – № 2. – С. 65–70.
7. *Ирошников Д. В.* Становление и развитие теории безопасности в России // *Транспортное право и безопасность.* – 2021. – № 3 (39). – С. 64–80.
8. *Ирошников Д. В.* Безопасность как правовая категория: концептуальная модель : монография. – Москва: Русайнс, 2023. – 456 с.
9. *Национальная безопасность России: состояние, угрозы, перспективы развития* : материалы межвузовской научно-практической конференции, 28 апреля 2022 г. / под ред. В. Ю. Голубовского; сост.: И. Ю. Никодимов. – Москва: Дашков и К°, 2022. – 304 с.
10. *Национальная безопасность России: внутренние и внешние угрозы* : сборник статей по материалам Всероссийской научно-практической конференции (с международным участием), 10 марта 2023 г. / под ред. Г. В. Синцова, Е. Б. Казаковой. – Пенза: Издательство ПГУ, 2023. – 96 с.
11. *Новые вызовы и угрозы безопасности РФ в условиях глобальных и локальных трансформаций* : монография / под общ. ред. С. В. Устинкина, А. В. Никитина. – Москва: Русайнс, 2023. – 388 с.
12. *Современные вызовы и угрозы национальной безопасности* : сборник научных трудов по материалам VIII Международной научно-практической конференции, 5 декабря 2023 г. / ред. кол.: Н. Н. Орлова [и др.]. – Тверь: Университетская книга, 2023. – 318 с.
13. *Шипицина В. В.* Современные угрозы национальной безопасности и пути их разрешения // *Теория и практика общественного развития.* – 2023. – № 7 (183). – С. 279–285; <https://doi.org/10.24158/tipor.2023.7.39>.
14. *Ирошников Д. В.* Методологические аспекты исследования транспортной безопасности в юридической науке // *Национальная безопасность / Nota Vene* : сетевое издание. – 2019. – № 6. – С. 34–43; <https://doi.org/10.7256/2454-0668.2019.6.31733>. – URL: https://nbpublish.com/nbmag/contents_2019.html.
15. *Ирошников Д. В.* Теоретические проблемы легального определения транспортной безопасности и смежных с ней категорий // *Вопросы безопасности* : сетевое издание. – 2020. – № 1. – С. 17–29; <https://doi.org/10.25136/2409-7543.2020.1.31878>. – URL: https://nbpublish.com/e_nb/contents_2020_1.html.
16. *Сидоркин А. И., Ирошников Д. В., Землин А. И., Корякин В. М. [и др.]* Правовое обеспечение транспортной безопасности в России : монография. – Москва: Российский университет транспорта, 2021. – 264 с.
17. *Астраханцев И. В.* Транспортная безопасность – элемент национальной безопасности Российской Федерации / *Прагматика гуманитарного знания: социально-правовые и философские аспекты* : материалы III Всероссийской научно-практической конференции, 28–29 апреля 2023 г. / науч. ред. А. Е. Смирнов. – Иркутск: Иркутский юридический институт (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации; Издательство Института географии им. В. Б. Сочавы СО РАН, 2023. – С. 100–104.
18. *Ковтунов А. В., Котляренко А. Ф., Куренков П. В.* Роль транспортной системы России в геополитике, геоэкономике, геологистике. – Самара: Сам-ГАПС, 2003. – 634 с.
19. *Алабердеев Р. Р. [и др.]* Что такое «криминализация экономики» и как с ней бороться? : монография / гл. ред. А. А. Крылов. – Москва: Экономика, 2010. – 625 с.
20. *Колесников В. В.* Проблема экономической безопасности в эпоху глобализации: выявление детерминант / *Экономическая безопасность личности, общества, государства: проблемы и пути обеспечения* : материалы ежегодной всероссийской научно-практической конференции, 2 апреля 2014 г. / сост.: Ю. А. Кудрявцев. – Санкт-Петербург: Издательство Санкт-Петербургского университета МВД России, 2014. – С. 7–13.
21. *Ирошников Д. В.* Правовые проблемы обеспечения безопасности личности на транспорте в условиях использования индивидуального электротранспорта // *Правовое государство: теория и практика.* – 2019. – № 4 (58). – С. 40–50.
22. *Астраханцев И. В.* Основные трудности в сфере обеспечения транспортной безопасности Российской Федерации на современном этапе и пути их преодоления / *Экстремальные ситуации, конфликты, социальное согласие* : сборник материалов XXV Международной научно-практической конференции, 23 ноября 2023 г. – Москва: Академия управления МВД России, 2023. – С. 13–20.

23. *Борисов А. В.* Криминологическая теория транспортной безопасности Российской Федерации : монография. – Москва: Юрлитинформ, 2023. – 180 с.
24. *Астраханцев И. В.* «Транспортная безопасность»: об особенностях формирования понятия в российском праве / Правоохранительная деятельность органов внутренних дел в контексте современных научных исследований : материалы Всероссийской научно-практической конференции адъюнктов, аспирантов и соискателей, 23 декабря 2022 г. / сост. Э. Р. Миргородская. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2022. – С. 16–22.
25. *Нижник Н. С.* Концептуальные основания деятельности полиции в государственно организованном обществе / Деятельность правоохранительных органов в современных условиях : сборник материалов XXIV международной научно-практической конференции, 6–7 июня 2019 г. – Иркутск: Восточно-Сибирский институт МВД России, 2019. – С. 310–313.
26. *Васильева Т. А., Алексенко А. В., Варламова Н. В., Воронина Н. А.* [и др.] Права человека: между прошлым и будущим : монография / под ред. Т. А. Васильевой, Н. В. Варламовой, Н. В. Колотовой. – Москва: Норма, 2022. – 448 с.
27. *Рыжова Ю. В.* Некоторые аспекты обеспечения транспортной безопасности Российской империи // Труды Академии управления МВД России. – 2015. – № 1 (33). – С. 94–97.
28. *Нижник Н. С., Квитчук А. С., Андреева И. А., Чимаров С. Ю.* [и др.] Обеспечение безопасности дорожного движения: генезис системы в Российском государстве : монография. – Санкт-Петербург: СПбУ МВД России, 2021. – 292 с.
29. *Астраханцев И. В.* Защищенность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства как предмет исследований в российской юридической науке // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. – 2023. – Т. 9 (75), № 3. – С. 10–20.
30. *Ирошников Д. В.* Эволюция категории «безопасность» и производных от нее понятий в отечественном законодательстве периода российской империи // Военное право. – 2021. – № 4 (68). – С. 21–32.
31. *Садовский В. Н.* Основания общей теории систем : логико-методологический анализ. – Москва: Наука, 1974. – 276 с.
32. *Тихонова Ж. К.* Понятие «система» в юриспруденции и в других научных дисциплинах // Юридический вестник Самарского университета. – 2017. – Т. 3, № 1. – С. 111–114.
33. *Россинский Б. В.* Проблемы государственного управления с позиций теории систем : монография. – Москва: Норма, 2021. – 264 с.
34. *Ключников С. А.* Использование эволюционного направления системного подхода для изучения социума // Вестник Самарского университета. Экономика и управление. – 2018. – Т. 9, № 3. – С. 12–18; <https://doi.org/10.18287/2542-0461-2018-9-3-%25p>.
35. *Подройкина И. А.* Понятие системы уголовных наказаний с позиции общей теории систем // Юристъ–Правоведъ. – 2018. – № 2 (85). – С. 132–136.
36. *Зырянов С. М., Кузнецов В. И.* Транспортная безопасность и система субъектов ее обеспечения // Журнал российского права. – 2012. – № 12. – С. 5–12.
37. *Гиммельрейх О. В.* Классификация субъектов обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. – 2016. – № 1 (33). – С. 239–245.
38. *Иванов Д. В.* Система субъектов обеспечения транспортной безопасности // Мир экономики и права. – 2018. – № 9. – С. 83–91.
39. *Зайкова С. Н.* Транспортная безопасность в Российской Федерации: понятие и система // Вестник Саратовской государственной юридической академии. – 2021. – № 3 (140). – С. 81–92; <https://doi.org/10.24412/2227-7315-2021-3-81-92>.
40. *Астраханцев И. В.* Система обеспечения транспортной безопасности: правовые основы функционирования в Российской Федерации / Санкт-Петербургские встречи молодых ученых : материалы I Всероссийского конгресса адъюнктов, аспирантов и соискателей ученых степеней, 15 июня 2023 г. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2023. – С. 78–83.
41. *Nizhnik N. S., Bavsun M. V., Aliev Ya. L.* [et al.] State and law: transformation vectors in modern conditions / SHS Web of Conferences : IX Baltic Legal Forum “Law and Order in the Third Millennium”, Kaliningrad, December 11, 2020. – Kaliningrad: EDPsciences, 2021. – Vol. 108. – P. 01015; <https://doi.org/10.1051/shsconf/202110801015>. – URL: https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/abs/2021/19/shsconf_blf2021_01015/shsconf_blf2021_01015.html.

42. *Нижник Н. С., Алиев Я. Л.* Доктрина юридического прогнозирования: определение сценариев развития государственно-правовых явлений / Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права (Сорокинские чтения) : сборник статей по материалам Международной научно-практической конференции, 26 марта 2021 г. / под общ. ред. А. И. Каплунова. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2021. – С. 133–138.

43. *Нижник Н. С., Бавсун М. В., Астафичев П. А. [и др.]* Законность как основополагающее начало российского права : монография. – Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский университет МВД России, 2021. – 328 с.

44. *Семенов С. А.* Подразделения транспортной безопасности как субъект административного права : монография. – Санкт-Петербург: Издательство ГУМРФ им. адмирала С. О. Макарова, 2023. – 164 с.

45. *Потапенкова И. В.* Роль полиции в обеспечении транспортной безопасности Российской Федерации как одного из элементов системы национальной безопасности страны // Вестник Московского университета МВД России. – 2014. – № 12. – С. 182–185.

46. *Ирошников Д. В.* Полиция в системе обеспечения национальной безопасности Российской Федерации / Российская полиция: три века служения Отечеству : материалы Юбилейной международной научной конференции, посвященной 300-летию российской полиции, 23–25 апреля 2018 г. / под ред. Н. С. Нижник. – Санкт-Петербург: СПбУ МВД России, 2018. – С. 99–105.

47. *Целих А. Л., Махина С. Н.* Вопросы компетенции в деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2019. – № 1. – С. 23–27.

48. *Николаева Н. В.* Транспортная безопасность: проблема определения понятия и содержания // Международный правовой курьер. – 2016. – № 1 (13). – С. 15–21.

49. *Астраханцев И. В.* Особенности нормативного закрепления понятия «транспортная безопасность» в российском законодательстве / Закон и правопорядок в третьем тысячелетии: XI Балтийский юридический форум : материалы Международной научно-практической конференции, 16 декабря 2022 г. / отв. ред. С. В. Векленко. – Калининград: Калининградский филиал Санкт-Петербургского университета МВД России, 2023. – С. 84–85.

References

1. *Chirkin V. Ye.* Sovremennoye gosudarstvo. – Moskva : Mezhdunarodnyye otnosheniya, 2001. – 411 s.

2. *Varlamova N. V.* Gosudarstvo kak pravoporyadok i pravoporyadok bez gosudarstva // Trudy Instituta gosudarstva i prava Rossiyskoy akademii nauk. – 2016. – № 2 (54). – S. 89–114.

3. *Zakharov A. V.* Gosudarstvo, pravo, obshchestvo v usloviyakh globaliziruyushchegosya mira : monografiya / отв. ред. А. V. Zakharov. – Moskva : Prospekt, 2017. – 333 s.

4. *Nizhnik N. S.* Natsional'naya bezopasnost': kontseptual'nyye osnovaniya i fenomenologicheskaya kharakteristika / Mezhdunarodnoye soobshchestvo i globalizatsiya ugroz bezopasnosti : sbornik nauchnykh dokladov : v 2 ch. / отв. ред.: V. V. Grokhotova, B. N. Kovalev, Ye. A. Makarova. – Velikiy Novgorod: Novgorodskiy gosudarstvennyy universitet imeni Yaroslava Mudrogo, 2008. – S. 69–88.

5. *Nizhnik N. S.* Bezopasnost' lichnosti, obshchestva i gosudarstva: plyuralizm podkhodov k modelirovaniyu sistemy obespecheniya / Pravovaya politika v sfere obespecheniya pozharnoy bezopasnosti, grazhdanskoj oborony, chrezvychaynykh situatsiy i likvidatsii posledstviy stikhiynykh bedstviy : materialy kruglogo stola, 4 iyunya 2014 g. / pod obshch. red. E. N. Chizhikova, A. V. Mal'ko, S. B. Nemchenko ; sost. A. A. Smirnova, N. I. Utkin. – Sankt-Peterburg: Sankt-Peterburgskiy universitet GPS MCHS Rossii, 2016. – S. 109–114.

6. *Iroshnikov D. V.* Gosudarstvennaya bezopasnost' Rossiyskoy Federa-tsii: ponyatiye i sodержaniye // Yuridicheskaya nauka. – 2011. – № 2. – S. 65–70.

7. *Iroshnikov D. V.* Stanovleniye i razvitiye teorii bezopasnosti v Rossii // Transportnoye pravo i bezopasnost'. – 2021. – № 3 (39). – S. 64–80.

8. *Iroshnikov D. V.* Bezopasnost' kak pravovaya kategoriya: kontseptual'naya model' : monografiya. – Moskva: RUSAYNS, 2023. – 456 s.

9. *Natsional'naya bezopasnost' Rossii: sostoyaniye, ugrozy, perspektivy razvitiya* : materialy mezhvuzovskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, 28 aprelya 2022 g. / pod red. V. Yu. Golubovskogo; sost.: I. Yu. Nikodimov. – Moskva: Dashkov i K°, 2022. – 304 s.

10. *Natsional'naya bezopasnost' Rossii: vnutrenniye i vneshniye ugrozy* : sbornik statey po materialam Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii (s mezhdunarodnym uchastiyem), 10 marta 2023 g. / pod red. G. V. Sintsova, Ye. B. Kazakovoy. – Penza: Izdatel'stvo PGU, 2023. – 96 s.
11. *Novyye vyzovy i ugrozy bezopasnosti RF v usloviyakh global'nykh i loka-l'nykh transformatsiy* : monografiya / pod obshch. red. S. V. Ustinkina, A. V. Nikitina. – Moskva: RUSAYNS, 2023. – 388 s.
12. *Sovremennyye vyzovy i ugrozy natsional'noy bezopasnosti* : sbornik nauchnykh trudov po materialam VIII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, 5 dekabrya 2023 g. / red. kol.: N. N. Orlova [i dr.]. – Tver': Universitetskaya kniga, 2023. – 318 s.
13. *Shipitsina V. V. Sovremennyye ugrozy natsional'noy bezopasnosti i puti ikh razresheniya* // *Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya*. – 2023. – № 7 (183). – S. 279–285; <https://doi.org/10.24158/tipor.2023.7.39>.
14. *Iroshnikov D. V. Metodologicheskiye aspekty issledovaniya transportnoy bezopasnosti v yuridicheskoy nauke* // *Natsional'naya bezopasnost' / Nota Bene* : setevoye izdaniye. – 2019. – № 6. – S. 34–43; <https://doi.org/10.7256/2454-0668.2019.6.31733>. – URL: https://nbpublish.com/nbmag/contents_2019.html.
15. *Iroshnikov D. V. Teoreticheskiye problemy legal'nogo opredeleniya transportnoy bezopasnosti i smezhnykh s ney kategoriy* // *Voprosy bezopasnosti* : setevoye izdaniye. – 2020. – № 1. – S. 17–29; <https://doi.org/10.25136/2409-7543.2020.1.31878>. – URL: https://nbpublish.com/e_nb/contents_2020_1.html.
16. *Sidorkin A. I., Iroshnikov D. V., Zemlin A. I., Koryakin V. M. [i dr.] Pravovoye obespecheniye transportnoy bezopasnosti v Rossii* : monografiya. – Moskva: Rossiyskiy universitet transporta, 2021. – 264 s.
17. *Astrakhantsev I. V. Transportnaya bezopasnost' – element natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii / Pragmatika gumanitarnogo znaniya: sotsial'no-pravovyye i filosofskiy aspekt* : materialy III Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, 28–29 aprelya 2023 g. / nauch. red. A. Ye. Smirnov. – Irkutsk: Irkutskiy yuridicheskii institut (filial) Universiteta prokuratury Rossiyskoy Federatsii; Izdatel'stvo Instituta geografii im. V. B. Sochavy SO RAN, 2023. – S. 100–104.
18. *Kovtunov A. B., Kotlyarenko A. E., Kurenkov P. V. Rol' transportnoy sistemy Rossii v geopolitike, geoeconomike, geologistike*. – Samara: Sam-GAPS, 2003. – 634 s.
19. *Alaberdeyev R. R. [i dr.] Chto takoye «kriminalizatsiya ekonomiki» i kak s ney borot'sya?* : monografiya / gl. red. A. A. Krylov. – Moskva: Ekonomika, 2010. – 625 s.
20. *Kolesnikov V. V. Problema ekonomicheskoy bezopasnosti v epokhu globalizatsii: vyyavleniye determinant* / *Ekonomicheskaya bezopasnost' lichnosti, obshchestva, gosudarstva: problemy i puti obespecheniya* : materialy yezhegodnoy vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, 2 aprelya 2014 g. / sost.: Yu. A. Kudryavtsev. – Sankt-Peterburg: Izdatel'stvo Sankt-Peterburgskogo universiteta MVD Rossii, 2014. – S. 7–13.
21. *Iroshnikov D. V. Pravovyye problemy obespecheniya bezopasnosti lichnosti na transporte v usloviyakh ispol'zovaniya individual'nogo elektrotransporta* // *Pravovoye gosudarstvo: teoriya i praktika*. – 2019. – № 4 (58). – S. 40–50.
22. *Astrakhantsev I. V. Osnovnyye trudnosti v sfere obespecheniya transportnoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii na sovremennom etape i puti ikh preodoleniya / Ekstremal'nyye situatsii, konflikty, sotsial'noye soglasiye* : sbornik materialov XXV Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, 23 noyabrya 2023 g. – Moskva: Akademiya upravleniya MVD Rossii, 2023. – S. 13–20.
23. *Borisov A. V. Kriminologicheskaya teoriya transportnoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii* : monografiya. – Moskva: Yurlitinform, 2023. – 180 s.
24. *Astrakhantsev I. V. «Transportnaya bezopasnost'»: ob osobennostyakh formirovaniya ponyatiya v rossiyskom prave / Pravookhranitel'naya deyatelnost' organov vnutrennikh del v kontekste sovremennykh nauchnykh issledovaniy* : materialy vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii ad'yunktov, aspirantov i soiskateley, 23 dekabrya 2022 g. / sost. E. R. Mirgorodskaya. – Sankt-Peterburg: Sankt-Peterburgskiy universitet MVD Rossii, 2022. – S. 16–22.
25. *Nizhnik N. S. Kontseptual'nyye osnovaniya deyatelnosti politzii v gosudarstvenno organizovannom obshchestve / Deyatel'nost' pravookhranitel'nykh organov v sovremennykh usloviyakh* : sbornik materialov XXIV mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, 6–7 iyunya 2019 g. – Irkutsk: Vostochno-Sibirskiy institut MVD Rossii, 2019. – S. 310–313.
26. *Vasil'yeva T. A., Aleksenko A. V., Varlamova N. V., Voronina N. A. [i dr.] Prava cheloveka: mezhdum proshlym i budushchim* : monografiya / pod red. T. A. Vasil'yevoy, N. V. Varlamovoy, N. V. Kolotovoy. – Moskva: Norma, 2022. – 448 s.

27. Ryzhova Yu. V. Nekotoryye aspekty obespecheniya transportnoy bezopasnosti Rossiyskoy imperii // Trudy Akademii upravleniya MVD Rossii. – 2015. – № 1 (33). – S. 94–97.
28. Nizhnik N. S., Kvitchuk A. S., Andreyeva I. A., Chimarov S. Yu. [i dr.] Obespecheniye bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: genezis sistemy v Rossiyskom gosudarstve : monografiya. – Sankt-Peterburg: SPbU MVD Rossii, 2021. – 292 s.
29. Astrakhantsev I. V. Zashchishchennost' ob"yektov transportnoy infrastruktury i transportnykh sredstv ot aktov nezakonnoho vmeshatel'stva kak predmet issledovaniy v rossiyskoy yuridicheskoy nauke // Uchenyye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskiye nauki. – 2023. – T. 9 (75), № 3. – S. 10–20.
30. Iroshnikov D. V. Evolyutsiya kategorii «bezopasnost'» i proizvodnykh ot neye ponyatiy v otechestvennom zakonodatel'stve perioda rossiyskoy imperii // Voyennoye pravo. – 2021. – № 4 (68). – S. 21–32.
31. Sadovskiy V. N. Osnovaniya obshchey teorii sistem : Logiko-metodologicheskyy analiz. – Moskva: Nauka, 1974. – 276 s.
32. Tikhonova Zh. K. Ponyatiye «sistema» v yurisprudentsii i v drugikh nauchnykh distsiplinakh // Yuridicheskyy vestnik Samarskogo universiteta. – 2017. – T. 3, № 1. – S. 111–114.
33. Rossinskiy B. V. Problemy gosudarstvennogo upravleniya s pozitsiy teorii sistem : monografiya. – Moskva: Norma, 2021. – 264 s.
34. Klyuchnikov S. A. Ispol'zovaniye evolyutsionnogo napravleniya sistemnogo podkhoda dlya izucheniya sotsiuma // Vestnik Samarskogo universiteta. Ekonomika i upravleniye. – 2018. – T. 9, № 3. – S. 12–18; <https://doi.org/10.18287/2542-0461-2018-9-3-%25p>.
35. Podroykina I. A. Ponyatiye sistemy ugolovnykh nakazaniy s pozitsii obshchey teorii sistem // Yurist"–Pravoved". – 2018. – № 2 (85). – S. 132–136.
36. Zyryanov S. M., Kuznetsov V. I. Transportnaya bezopasnost' i sistema sub"yektov yeye obespecheniya // Zhurnal rossiyskogo prava. – 2012. – № 12. – S. 5–12.
37. Gimmel'reykh O. V. Klassifikatsiya sub"yektov obespecheniya bezopasnosti na zheleznodorozhnom transporte // Yuridicheskaya nauka i praktika: Vestnik Nizhegorodskoy akademii MVD Rossii. – 2016. – № 1 (33). – S. 239–245.
38. Ivanov D. V. Sistema sub"yektov obespecheniya transportnoy bezopasnosti // Mir ekonomiki i prava. – 2018. – № 9. – S. 83–91.
39. Zaykova S. N. Transportnaya bezopasnost' v Rossiyskoy Federatsii: ponyatiye i sistema // Vestnik Saratovskoy gosudarstvennoy yuridicheskoy akademii. – 2021. – № 3 (140). – S. 81–92; <https://doi.org/10.24412/2227-7315-2021-3-81-92>.
40. Astrakhantsev I. V. Sistema obespecheniya transportnoy bezopasnosti: pravovyye osnovy funktsionirovaniya v Rossiyskoy Federatsii / Sankt-Peterburgskkiye vstrechi molodykh uchenykh : materialy I vserossiyskogo kongressa ad"yunktov, aspirantov i soiskateley uchenykh stepeney, 15 iyunya 2023 g. – Sankt-Peterburg: Sankt-Peterburgskiy universite MVD Rossii, 2023. – S. 78–83.
41. Nizhnik N. S., Bavsun M. V., Aliev Ya. L. [et al.] State and law: transformation vectors in modern conditions / SHS Web of Conferences : IX Baltic Legal Forum "Law and Order in the Third Millennium", Kaliningrad, December 11, 2020. – Kaliningrad: EDPsciences, 2021. – Vol. 108. – P. 01015; <https://doi.org/10.1051/shsconf/202110801015>. – URL: https://www.shs-conferences.org/articles/shsconf/abs/2021/19/shsconf_blf2021_01015/shsconf_blf2021_01015.html.
42. Nizhnik N. S., Aliyev Ya. L. Doktrina yuridicheskogo prognozirovaniya: opredeleniye stsenariyev razvitiya gosudarstvenno-pravovykh yavleniy / Aktual'nyye problemy administrativnogo i administrativno-protsessual'nogo prava (Sorokinskiye chteniya) : sbornik statey po materialam mezhdunarodnoynauchno-prakticheskoy konferentsii, 26 marta 2021 g. / podobshch. red. A. I. Kaplunova. – Sankt-Peterburg: Sankt-Peterburgskiy universite MVD Rossii, 2021. – S. 133–138.
43. Nizhnik N. S., Bavsun M. V., Astafichev P. A. [i dr.] Zakonnost' kak osnovopolagayushcheye nachalo rossiyskogo prava : monografiya. – Sankt-Peterburg: Sankt-Peterburgskiy universite MVD Rossii, 2021. – 328 s.
44. Semenov S. A. Podrazdeleniya transportnoy bezopasnosti kak sub"yekt administrativnogo prava : monografiya. – Sankt-Peterburg: Izdatel'stvo GUMRF im. admirala S. O. Makarova, 2023. – 164 s.
45. Potapenkova I. V. Rol' politsii v obespechenii transportnoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii kak odnogo iz elementov sistemy natsional'noy bezopasnosti strany // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. – 2014. – № 12. – S. 182–185.
46. Iroshnikov D. V. Politsiya v sisteme obespecheniya natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii / Rossiyskaya politsiya: tri veka sluzheniya Otechestvu : materialy yubileynoy mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii, posvyashchennoy 300-letiyu rossiyskoy politsii,

23–25 aprelya 2018 g. / pod red. N. S. Nizhnik. – Sankt-Peterburg: SPbU MVD Rossii, 2018. – S. 99–105.

47. *Tselikh A. L., Makhina S. N.* Voprosy kompetentsii v deyatelnosti politsii po obespecheniyu transportnoy bezopasnosti // Problemy pravookhranitel'noy deyatelnosti. – 2019. – № 1. – S. 23–27.

48. *Nikolayeva N. V.* Transportnaya bezopasnost': problema opredeleniya ponyatiya i sodержaniya // Mezhdunarodnyy pravovoy kur'yer. – 2016. – № 1 (13). – S. 15–21.

49. *Astrakhantsev I. V.* Osobennosti normativnogo zakrepleniya ponyatiya «transportnaya bezopasnost'» v rossiyskom zakonodatel'stve // Zakon i pravoporyadok v tre'tyem tysyacheletii: XI Baltiyskiy yuridicheskiy forum : materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, 16 dekabrya 2022 g. / otv. red. S. V. Veklenko. – Kaliningrad: Kaliningradskiy filial Sankt-Peterburgskogo universiteta MVD Rossii, 2023. – S. 84–85.

Статья поступила в редакцию 24.06.2024; одобрена после рецензирования 19.07.2024; принята к публикации 05.09.2024.

The article was submitted June 24, 2024; approved after reviewing July 19, 2024; accepted for publication September 5, 2024.