

На правах рукописи

Жарков Кирилл Константинович

**Публично-правовое регулирование
цифровой трансформации транспортной отрасли
в Российской Федерации**

5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки

Автореферат диссертации на соискание
ученой степени кандидата
юридических наук

Москва - 2025

Работа выполнена на кафедре информационного права и цифровых технологий ФГАОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)».

Научный руководитель: **Ефремов Алексей Александрович**
доктор юридических наук, доцент

**Официальные
оппоненты:**

Бажина Мария Анатольевна, доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры предпринимательского права имени В.С. Якушева ФГБОУ ВО «Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева»
Троян Наталья Анатольевна, кандидат юридических наук, старший научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности ФГБУН Институт государства и права Российской академии наук

Ведущая организация: **ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта»**

Защита состоится «7» апреля 2026 года в 15.00 на заседании диссертационного совета 24.2.336.02, созданного на базе ФГАОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)», г. Москва, 123242, ул. Садовая-Кудринская, дом. 7, стр. 22, зал диссертационного совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на официальном сайте ФГАОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О. Е. Кутафина (МГЮА)» <http://msal.ru>.

Автореферат разослан «_____» _____ 20__ г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
доктор юридических наук, доцент

Ю. К. Цареградская

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования обусловлена значением транспортной отрасли для обеспечения развития и безопасности Российской Федерации.

В соответствии со Стратегией национальной безопасности Российской Федерации¹, достижение целей обеспечения экономической безопасности Российской Федерации осуществляется в том числе путем решения задач по обеспечению развития эффективной транспортной инфраструктуры, транспортной связанности страны, интеграции в мировое транспортное пространство, реализации транзитного потенциала Российской Федерации. Кроме того, согласно Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года², обеспечение функционирования и развития транспортной системы является одной из ключевых задач государства, которая заключается в создании условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности российской экономики, укрепления безопасности и обороноспособности страны, а также реализации транспортного потенциала.

По прогнозам, к 2026 году мировой транспортный рынок вырастет до 18,7 млрд. долл.³. В России на 2024 год объем грузовых перевозок всеми видами транспорта составил 9,4 млрд тонн и увеличился по сравнению с 2023 годом на 5,5 %, объем перевозок пассажиров всеми видами транспорта составил 2 390 миллионов человек⁴.

В условиях глобальной цифровой революции, а также нарастающего санкционного давления недружественных стран возникла необходимость в перестройке привычных процессов функционирования транспортной отрасли в

¹ Указ Президента РФ от 02.07.2021 № 400 "О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации" // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения: 10.11.2024)

² Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р (ред. от 06.11.2024) <О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года> – URL: <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения: 10.11.2024)

³ Отчет о состоянии мировой транспортной и логистической отрасли в 2024 году URL: <https://www.benchmarkintl.com/nl/insights/2024-global-transportation-logistics-industry-report/> (дата обращения: 10.07.2025)

⁴ СМИ: Российские железные дороги теряют грузы. URL: <https://www.rusta.ru/press-center/novosti-otrasli/smi-rossiyskie-zheleznye-dorogi-teryayut-gruzy/> (дата обращения: 10.07.2025)

рамках цифровой трансформации. Новые цифровые инструменты стали активно внедряться в транспортную отрасль, государство в свою очередь активно стимулирует создание таких инструментов, а сама цифровая трансформация определена в качестве одной из национальных целей развития Российской Федерации⁵. В рамках национального проекта «Экономика данных и цифровая трансформация государства»⁶ предусматривается переход всей экономики на новые принципы работы, внедрение управления на основе данных, выход на новый уровень в логистике и т.д. В настоящее время, среди всех актуальных национальных проектов в Российской Федерации транспорту и цифровой трансформации посвящено три проекта: «Безопасные и качественные дороги», «Модернизация транспортной инфраструктуры» и «Экономика данных и цифровая трансформация государства». Это в очередной раз доказывает, что транспорт для государства имеет важное значение, а цифровая трансформация транспортной отрасли является ключевой задачей, решение которой государство ставит перед собой.

Цель стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года заключается в «достижении высокой степени цифровой зрелости государственного управления и основных участников транспортной отрасли для оказания качественных государственных услуг населению, повышении качества транспортно-логистических услуг (повышении доступности и скорости, снижения стоимости), развитии бесшовных внутрироссийских и международных перевозок, обеспечении их безопасности и надежности (устойчивости к особым внешним условиям), а также снижении нагрузки на окружающую среду»⁷.

⁵ Указ Президента РФ от 07.05.2024 № 309 "О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года". – URL: <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения: 10.05.2025)

⁶ Национальный проект «Экономика данных и цифровая трансформация государства». Минцифры России. URL: <https://digital.gov.ru/ru/events/45686/> (дата обращения: 10.09.2025)

⁷ Распоряжение Правительства РФ от 03.11.2023 № 3097-р (ред. от 21.10.2024) «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года» // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения: 10.11.2024)

В Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года указано, что «новые направления цифровой трансформации и технологические новации потребуют скоординированных действий органов исполнительной и законодательной власти с целью эффективного регулирования процессов внедрения передовых решений в транспортной отрасли»⁸.

В этой связи развитие публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли в настоящее время является актуальным и связано с решением таких проблем, как: отсутствие сформированного подхода к правовому регулированию цифровых технологий в транспортной сфере, обеспечение информационной безопасности в системе транспортной безопасности, отсутствие сформированных правовых моделей регулирования эксплуатации беспилотного автомобильного транспорта и применения интеллектуальных транспортных систем, неопределенный правовой статус новых субъектов правоотношений.

Степень научной разработанности темы диссертационного исследования. Вопрос публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли в Российской Федерации в целом сравнительно недавно стал предметом правовых научных исследований.

Проблемы публично-правового регулирования применения цифровых технологий, в том числе в сфере транспорта, исследованы российскими учеными. В частности, вопросы регулирования применения беспилотных транспортных средств и интеллектуальных транспортных средств отражены в работах М.А. Бажиной, А.А. Чеботаревой, А.И. Химченко, А.В. Минбалеева, Г.А. Грищенко, Ю.В. Грачевой, Т.А. Поляковой, Б.В., В.В. Ключева, А.И. Чучаева. Вопросы информационной безопасности, регулирования оборота персональных данных в транспортной сфере рассмотрены в работах С.А. Быстряковой, А.А. Чеботаревой, С.Г. Чубуковой, Н.А. Троян, Е.А. Нестерова, С.Ю. Морозова. Особенности цифрового и технологического суверенитета в транспортной отрасли посвящены

⁸ Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р (ред. от 06.11.2024) <О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года> // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://www.pravo.gov.ru>, (дата обращения: 10.11.2024)

исследования А.А. Чеботаревой. Вопросы стратегического правового регулирования внедрения цифровых технологий в транспортной сфере, публично-правового регулирования обеспечения транспортной безопасности, безопасности дорожного движения, а также иные вопросы в области транспорта рассматриваются в работах А.И. Землина, В.М. Корякина, Н.В. Кротковой, С.А. Семенова, В.Н. Воронина, С.М. Кочои, Г.Ф. Ручкина. Правовым аспектам цифровой трансформации транспортной отрасли посвящены работы А.В. Павловой и О.Б. Репкиной.

Объектом диссертационного исследования являются общественные отношения, возникающие при цифровой трансформации транспортной отрасли.

Предметом диссертационного исследования являются нормы национального права, регулирующие общественные отношения, складывающиеся в процессе цифровой трансформации транспортной отрасли в России, а также нормы международного права, нормы зарубежных государств, правоприменительная практика и теоретические исследования в данной области.

Целью диссертационного исследования является формирование новой концепции публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли в России, а также разработка предложений по формированию системы публично-правового регулирования транспортной отрасли в условиях цифровой трансформации.

Для реализации данной цели поставлены следующие задачи:

- определить теоретические основания публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли;
- обосновать место и специфику публично-правовых механизмов государственного управления транспортной отрасли в условиях цифровой трансформации;
- определить проблемы и особенности регулирования общественных отношений, возникающих при применении цифровых решений в транспортной отрасли;

- выявить новый состав субъектов правоотношений с учетом специфики внедряемых цифровых решений в транспортную отрасль и их правовые особенности;
- предложить и обосновать модель правового регулирования применения цифровых технологий в транспортной отрасли;
- обобщить международную нормативно-правовую базу регулирования эксплуатации высоко-автоматизированных транспортных средств и практику ведущих государств по ее реализации для выработки отечественной правовой модели, которая станет основой для разработки российского законодательства в данной области;
- предложить и обосновать авторские предложения по изменению действующей правовой модели регулирования использования интеллектуальных транспортных систем;
- определить тенденции публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли и выработать приоритетные задачи ее развития.

Научная новизна диссертационного исследования определяется разработкой и обоснованием концепции публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли в России и практическими предложениями по ее развитию и совершенствованию. В диссертации сформирована авторская позиция в части: системы правовых принципов в сфере цифровой трансформации транспортной отрасли; содержания публично-правового регулирования транспортной сферы в условиях цифровой трансформации и ее правовых особенностей. Кроме того, выявлены публично-правовые особенности цифровой трансформации государственного управления транспортной отрасли, доказана целесообразность перехода на гибридную модель правового регулирования применения цифровых технологий в области транспорта.

В связи с актуальными тенденциями цифровой трансформации транспортной отрасли уточнен понятийный аппарат, подлежащий применению при осуществлении публично-правового регулирования, в том числе предложены

авторские определения понятий «цифровая трансформация государственного управления транспортной отрасли» и «интеллектуальные транспортные системы».

В работе обосновано, что цифровая трансформация транспортной отрасли порождает новые общественные отношения в транспортной сфере, а источником данного процесса является новый состав субъектов таких правоотношений, требующий определения правового статуса.

Автором выделены актуальные пробелы действующих моделей правового регулирования эксплуатации высоко-автоматизированных транспортных средств и интеллектуальных транспортных систем, сформулированы и обоснованы новые правовые модели их регулирования, которые могут стать основой для формирования отраслевого законодательства.

Определены новые вызовы перед транспортной отраслью, в том числе, связанные с санкционными ограничениями и обострением политической обстановки, и сформулированы приоритетные меры публично-правового характера для развития информационно-правового обеспечения транспортной сферы и достижения национальных целей.

На защиту выносятся следующие результаты и основные положения:

1. Обосновано формирование новых специальных принципов публично-правового регулирования транспортной отрасли в условиях цифровой трансформации. Учитывая институциональные особенности транспортной отрасли в условиях цифровой трансформации выявлены такие специальные принципы как: обеспечение совместимости цифровых систем в транспортной отрасли; взаимное использование информации участниками транспортных отношений при соблюдении требований к ее защите; недопустимость избыточности обработки персональных данных при обеспечении транспортной безопасности; непрерывность функционирования государственных информационных транспортных систем. Формирование данных принципов обусловлено активным внедрением цифровых решений в деятельности органов государственной власти, использованием информационных систем и цифровых платформ.

Выявлено, что общие принципы информационного права взаимосвязано реализуются с принципами публично-правового регулирования транспортной отрасли в условиях цифровой трансформации и проявляются в гибкости и оперативности принятия регуляторных решений; обеспечении баланса между развитием цифровых технологий и защитой общественных интересов и прав; обеспечении технологического суверенитета; ответственности органов государственной власти и органов местного самоуправления за внедрение и реализацию цифровых решений; обеспечении защиты персональных данных и кибербезопасности; дискретности выбора механизмов регулирования правоотношений (метод регулирования правоотношений зависит от характера правоотношений).

2. Обосновано, что цифровая трансформация оказывает существенное влияние на развитие публично-правового механизма государственного управления транспортной отрасли и выражается не только в реорганизации управленческих процессов, но и в изменениях самого механизма правового регулирования, характеризующегося сочетанием моделей государственного регулирования и саморегулирования. Данное влияние выражается в следующем: переход от статичного нормотворчества к рамочному и экспериментальному регулированию, принятие технических и организационно-распорядительных актов в транспортной сфере, переход от реактивного к превентивному контролю, появление новых публично-правовых обязанностей и ответственности, трансформацией деятельности региональных и муниципальных органов власти в транспортной отрасли посредством внедрения цифровых инструментов (расширение компетенции, повышение ответственности, рост влияния на принятие решений в части построения транспортных цифровых платформ/систем, объединяющих одновременно федеральный, региональный и муниципальный уровни).

3. Выявлено, что цифровая трансформация государственного управления транспортной отрасли обладает публично-правовой спецификой, обусловленной стратегической ролью в обеспечении национальной безопасности, социально-экономической интеграцией и функционированием критической информационной

инфраструктуры. Ключевыми публично-правовыми особенностями регулирования данного процесса являются:

- ориентированность на минимизацию технологических рисков, связанных с авариями (включая человеческие жертвы, сбои в работе критической информационной инфраструктуры), а не только на стимулирование инноваций в транспортной отрасли;
- публично-правовой механизм государственного управления транспортной отрасли приобретает комплексный характер в силу зависимости от информационного, международного и административного законодательств;
- приоритет использования документов стратегического планирования и экспериментального правового регулирования по сравнению с традиционным законодательным регулированием, ключевое внимание данной публично-правовой особенности сосредоточено на защите конфиденциальной информации участников перевозок, физической безопасности пассажиров и обеспечении безопасности критической информационной инфраструктуры;
- риск-ориентированный подход в контрольной и надзорной деятельности в области транспорта с акцентом на превентивность и использование цифровых технологий.

Для обеспечения систематизации стратегического планирования и публично-правового регулирования разработано авторское определение цифровой трансформации государственного управления транспортной отрасли как системного процесса изменения механизмов, функций и инструментов государственного регулирования транспортной отрасли посредством планомерного использования цифровых технологий для оптимизации управленческих процессов, повышения прозрачности и оперативности принятия решений, а также адаптации и совершенствования нормативного правового регулирования отрасли. Представляется целесообразным указанное определение закрепить в положениях новой редакции Стратегических направлений цифровой трансформации в области транспорта Российской Федерации до 2030 года.

4. Применение цифровых технологий в транспортной отрасли приводит к появлению новых субъектов правоотношений. Такими субъектами правоотношений являются в том числе: специалисты по управлению автономными судами, образующие внешний экипаж автономного судна; внешний капитан автономного судна; специализированная в области автономного судоходства организация, осуществляющая дистанционное управление автономным судном; изготовитель беспилотного транспортного средства, интеллектуальных транспортных систем; разработчик программного обеспечения беспилотного транспортного средства, интеллектуальных транспортных систем, VR/AR-платформ; операторы беспилотных транспортных средств, интеллектуальных транспортных систем, VR/AR-платформ, цифровых платформ.

Появление новых субъектов правоотношений в транспортной отрасли потребует определение их правового статуса, а также определение контроля со стороны органов транспортного контроля в целях обеспечения защиты интересов участников транспортных правоотношений, обеспечения стабильности транспортной системы, информационной и транспортной безопасности. Их определение должно основываться на следующих принципах: публичной ответственности, обеспечении защиты персональных данных и кибербезопасности, транспарентности алгоритмов.

5. Выявлено, что применение цифровых технологий в транспортной отрасли имеет ряд правовых особенностей, связанных непосредственно со спецификой транспортной отрасли и как следствие необходимостью:

- определения правового статуса субъектов новых общественных отношений в транспортной отрасли;
- разработки дополнительных организационно-правовых механизмов защиты конфиденциальной информации, непосредственно связанной с цифровой трансформацией транспортной отрасли с учетом специфики отраслевой принадлежности объектов транспортного комплекса и ограничения обрабатываемых персональных и конфиденциальных данных в информационных системах;

- обеспечения правомерности принятия юридически значимых решений в результате обработки больших пользовательских данных в транспортном комплексе;

- создания трансграничных механизмов регулирования сбора и обработки больших данных на межгосударственном уровне для обеспечения противодействия незаконным актам вмешательства в информационную инфраструктуру транспортного комплекса и усиления международного сотрудничества в данной области;

- формирования юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией высоко-автоматизированным транспортным средством;

- формирования единого подхода к регулированию интеллектуальных транспортных систем во всех сегментах транспорта (автомобильном, воздушном, морском и железнодорожном транспорте).

6. Выявлено, что в настоящее время в российском транспортном законодательстве правовое регулирование применения цифровых технологий осуществляется фрагментарно. Обосновано, что текущая модель носит временный (переходный) характер и ориентирована на апробацию отдельных цифровых решений, но не обеспечивает системного и комплексного нормативного охвата цифровой трансформации транспортной отрасли. Доказана целесообразность перехода на гибридную модель правового регулирования применения цифровых технологий в области транспорта, которая основана на следующем:

- объединении одновременно мягкого и жесткого подхода регулирования;

- сохранении баланса рекомендательных норм общественных организаций и создания обязывающих и запрещающих норм права, исходящих от государства;

- построении правового регулирования на модели технологической нейтральности (нормы права не должны быть привязаны к определенной технологии);

- использовании юридически выверенной терминологии вместо сугубо технических понятий (такой подход позволит законодателю адекватно закреплять правовые нормы, отражающие сущность цифровых технологий, без обращения к технической документации, содержащей преимущественно функциональные определения);

- разработки требований к информационной безопасности обрабатываемых данных с учетом особенностей транспортного комплекса.

Представленная модель обеспечит вероятность успешности ее применения в России и позволит максимально использовать потенциал такого правового регулирования. Вместе с тем, отмечается, что гибкая модель правового регулирования позволит не уступать мировым лидерам в области развития цифровых технологий, а также исключить человечество от рисков их применения.

7. Обоснована целесообразность корректировки стратегических (программных) документов в области транспорта, в части решения выявленных автором новых вызовов перед отраслью, которые препятствуют развитию информационно-правового обеспечения транспортной сферы в полном объеме. Данные вызовы том числе связаны с санкционными ограничениями и обострением политической обстановки и к ним относятся:

- различные правовые механизмы, применяемые отдельными участниками процессов цифровизации транспортной отрасли на федеральном, региональном и местных уровнях власти;

- низкая обеспеченность высококвалифицированными специалистами в сфере технологий в области транспорта;

- повышение уровня надежности и безопасности информационных систем транспортного комплекса, технологической независимости информационно-технологической транспортной инфраструктуры от оборудования и программного обеспечения, происходящих из иностранных государств;

- создание универсальной цифровой среды доверия при цифровом обороте персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности.

Решение перечисленных вызовов предполагает внесение в стратегические (программные) документы в области транспорта положений, направленных на разработку комплексных мер государственного регулирования, реализацию проектов стратегического направления, дорожных карт и позволит повысить эффективность информационно-правового обеспечения транспортной отрасли.

8. Сформирована и обоснована правовая модель регулирования эксплуатации высоко-автоматизированных транспортных средств (далее – ВАТС) в России, которая может стать основой для разработки закона в данной области. В частности, предлагаемая модель правового регулирования основана на дифференцированной классификации ВАТС, обязательной цифровой инфраструктурной интеграции, разработке единых стандартов защиты ВАТС от кибератак (инфраструктурные объекты для ВАТС должны быть приравнены к объектам критической информационной инфраструктуры), разработки обязательного правового механизма лицензирования операторов, регламентации порядка выдачи специальных разрешений на эксплуатацию ВАТС с обязательным страхованием гражданской ответственности, установлении расширенной гражданско-правовой ответственности разработчиков и производителей, а также введении единых стандартов логирования и защиты данных, обеспечивающих безопасное взаимодействие. Модель предполагает перераспределение ответственности между участниками эксплуатации, закрепление обязательных протоколов реагирования при нештатных ситуациях и гармонизацию правового регулирования в рамках ЕАЭС, что обеспечивает переход от фрагментарного к системному законодательному регулированию ВАТС.

9. Выявлено, что действующее правовое регулирование применения интеллектуальных транспортных систем (далее – ИТС) носит фрагментарный характер и имеет преимущественно проавтомобильный характер, что препятствует формированию единого мультимодального транспортного пространства. Обоснована необходимость перехода к гибридной модели регулирования, основанной на принципах: технологической нейтральности, транспарентности алгоритмов, гибкости, приоритета защиты данных, межведомственной и

межгосударственной координации. Концепция регулирования включает в себя в первую очередь разработку федерального закона о национальной сети ИТС, закрепляющего общие принципы функционирования ИТС, единые стандарты безопасности от кибератак (инфраструктурные объекты ИТС должны быть приравнены к объектам критической информационной инфраструктуры), требования к защите информации и порядок взаимодействия между участниками информационного взаимодействия. Во вторую очередь адаптацию регионального законодательства с учетом их специфики. Также потребуется совершенствование нормативного определения интеллектуальных транспортных систем как «автоматизированные информационные системы, интегрированные с инфраструктурными транспортными объектами на всех сегментах транспорта, с целью обеспечения мобильности населения, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса». Заключительным этапом станет разработка наднациональных руководящих принципов в рамках ЕАЭС для обеспечения технологической совместимости национальных систем. Решение данного вопроса позволит нивелировать риски глобального внедрения и применения ИТС на межгосударственном уровне.

Методологическую основу диссертационного исследования включают в себя совокупность общенаучных и частно-научных правовых методов, которые позволили исследовать вопросы сущности и особенностей публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли в России. В исследовании использовались следующие общенаучные методы: анализа, синтеза, системного анализа, описания, моделирования. Использование данных методов обеспечило комплексное исследование отношений, составляющих объект настоящей работы, их развитие и взаимосвязи с иными отношениями. Применение метода системного анализа позволило изучить отношения в транспортной отрасли в условиях цифровой трансформации. Использование такого метода, как анализ, способствовало выделению ряда новых институциональных принципов правового регулирования транспортной отрасли. Формально-логический метод использован для решения проблем публично-правового регулирования применения цифровых

технологий в транспортной отрасли в целях выстраивания непротиворечивых логических рассуждений.

В качестве частно-научных методов были использованы: формально-юридический, сравнительно-правовой. В частности, использование формально-юридического метода позволило проанализировать нормативные правовые акты, стратегические и программные документы и иные источники в области цифровой трансформации транспортной отрасли, проведен анализ нормативных понятий, выработаны новые правовые дефиниции и публично-правовые особенности, связанные с цифровыми технологиями в транспортной отрасли, публично-правовые аспекты цифровой трансформации государственного управления транспортной отрасли. Сравнительно-правовой метод позволил исследовать международно-правовое регулирование и зарубежное законодательство в области эксплуатации высоко-автоматизированных транспортных средств в целях формирования правовой модели их использования в России.

Теоретическую основу исследования составляют труды ученых в области информационного права, развивающегося в системе публично-правовых наук, а также других отраслевых юридических наук, в частности, А.А. Абоян, А.В. Агаларов, М.А. Бажина, Е.А. Березина, В.А. Бокань, Е.К. Борисова, Я.В. Васильева, В.Н. Гречуха, Е.И. Добролюбова, Р.И. Дремлюга, Н.А. Духно, А.А. Ефремов, Е.Ф. Жарко, А.К. Жарова, А.И. Землин, А.Ю. Исхаков, В.В. Ключев, А.В. Корепина, А.В. Минбалеев, Ю.П. Оноколов, Ю.А. Пеганова, А.В. Петров, Т.П. Подшивалов, Т.А. Полякова, Н.А. Троян, В.Г. Промыслов, В.Н. Синюков, А.Н. Старостина, Л.К. Терещенко, Ю.А. Тихомиров, Е.В. Титова, И.А. Филипова, В.Е. Чеботарев, А.А. Чеботарева, А.Г. Шаповалов, Г.Ф. Шершеневич, Н.Д. Эриашвили.

Нормативную основу диссертационного исследования составляет совокупность международно-правовых норм, положений Конституции Российской Федерации, нормативных правовых актов Российской Федерации, регулирующих вопросы, связанные с возникающими при цифровой трансформации общественными отношениями на транспорте, нормативные правовые акты,

регулирующие цифровые технологии, а также законодательство ряда зарубежных стран.

Эмпирическую основу диссертационного исследования включают в себя официальные результаты статистического анализа, обзоры, отчеты и иные материалы органов публичной власти, официальные аналитические материалы, связанные с темой исследования, позволившие верифицировать основные выводы и предложения, сформулированные автором в диссертационном исследовании.

Теоретическая значимость диссертационного исследования определяется формированием нового концептуального подхода к публично-правовому регулированию цифровой трансформации транспортной отрасли в России.

В ходе исследования разработаны и обоснованы: теоретические основания публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли, место и специфика цифровой трансформации в транспортной отрасли, содержание публично-правового регулирования транспортной сферы в условиях цифровой трансформации и ее правовых особенностей. Предложено авторское определение цифровой трансформации государственного управления транспортной отрасли, интеллектуальных транспортных систем.

Доказана целесообразность перехода на гибридную модель правового регулирования цифровых технологий в области транспорта, сформирован и обоснован подход изменения действующей концепции регулирования высокоавтоматизированных транспортных средств, а также регулирования применения интеллектуальных транспортных систем.

В ходе исследования выявлены особенности, тенденции и приоритетные направления развития публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли в России.

Результаты и выводы, изложенные в диссертации, могут послужить основой для последующих научных исследований в данной предметной области.

Практическая значимость диссертационного исследования определяется разработкой концептуального подхода публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли в России. Результаты и выводы,

представленные в работе, могут послужить основой для предложений по внесению изменений в существующие нормативные правовые акты в данной области, а также разработке новых.

Результаты исследования могут быть использованы в учебном процессе для подготовки и преподавания курсов информационно-правовых дисциплин, связанных с транспортной сферой, и смежных дисциплин, а также в различных видах деятельности, в том числе нормотворческой.

Степень достоверности и обоснованности научных выводов и предложений подтверждается анализом значительного числа ранее проведенных научных исследований в рассматриваемой сфере, применением комплекса философских, общенаучных и частно-научных методов познания, а также официальным характером исследованных нормативных материалов и правоприменительной практики в сфере цифровой трансформации транспортной отрасли.

Апробация результатов, полученных в ходе проведенного диссертационного исследования, проводилась путем: опубликования основных научных положений в научных статьях, докладов на международных и всероссийских научно-практических конференциях, круглых столах, зимних школах, таких как: 9-ая зимняя школа молодых ученых на тему «Киберправо и кибербезопасность» (Московская обл., Университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА), 2023 г.); Международная научно-практическая конференция «Информационный суверенитет Российской Федерации: проблемы правового обеспечения в условиях современных вызовов и угроз» (г. Москва, Университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА), 2023 г.); круглый стол «Право на образование в 21 веке: глобальные вызовы и национальные проекты» (г. Москва, Университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА) 2023 г.); VII Международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы информационного права» (г. Москва, МГУ имени М.В. Ломоносова, 2024 г.); Российско-Китайский юридический форум, проводимый в рамках XXVI Международной конференции «Кутафинские чтения» (г. Москва, Университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА), 2024 г.); XI Московский

международный юридический форум «Формирование многополярного мира: вызовы и перспективы» (г. Москва, Университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА), 2024 г.); Международный научно-практический форум VI Сибирские правовые чтения «Право в эпоху искусственного интеллекта: перспективные вызовы и современные задачи» (г. Тюмень, Тюменский государственный университет, 2024 г.); XIX Международная Школа-практикум молодых ученых-юристов «Настоящее и будущее правового пространства БРИКС» (г. Казань, Казанский федеральный университет, 2024 г.); II Международная научно-практическая конференция «Цифровые технологии и право» (г. Казань, KAZAN EXPO, 2024 г.); Международный конгресс молодых ученых «Традиции и новации в системе современного российского права» (г. Москва, Университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА), 2025 г.) и на других научных мероприятиях.

Основные положения работы отражены в 6 опубликованных научных статьях, общим объемом 3, 45 п.л., 3 из которых – в рецензируемых научных изданиях, входящих в перечень рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации для опубликования основных научных результатов диссертаций.

Соответствие диссертационного исследования паспорту научной специальности. Диссертация соответствует пункту 25 (Публично-правовое регулирование в сфере информации и информационных (цифровых) технологий, архивного дела и защиты информации) паспорта научной специальности 5.1.2. «Публично-правовые (государственно-правовые) науки» номенклатуры научных специальностей, по которым присуждаются ученые степени, утвержденной приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 24 февраля 2021 г. № 118.

Структура диссертационного исследования определена исходя из целей и задач настоящего исследования и состоит из введения, трех глав, включающих в себя семь параграфов, заключения, списка используемых источников и литературы.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обосновывается актуальность темы диссертационного исследования, отражена его значимость для теории информационного права и публичного права в целом, представлена оценка степени научно-теоретической разработанности темы, определены цель, задачи, объект и предмет исследования, описаны его теоретическая, методологическая и эмпирическая основы, обоснована научная новизна работы, сформулированы основные положения, выносимые на защиту, раскрывается теоретическая и практическая значимость исследования, а также приведены сведения об апробации его основных результатов.

Глава 1 «Теоретические основы и принципы публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли» посвящена рассмотрению теоретических вопросов публично-правового регулирования транспортной отрасли, а также ее цифровой трансформации.

В параграфе 1.1 «Теоретические основания публично-правового регулирования транспортной отрасли» исследованы теоретические основания публично-правового регулирования транспортной отрасли в целях дальнейшего анализа влияния на нее цифровой трансформации. Диссертантом выявлено, что публично-правовое регулирование транспортной отрасли включает: разработку стратегических (программных) документов, нормотворческую деятельность, государственный контроль и надзор в области транспорта, лицензирование и разрешительный режим осуществления транспортной деятельности, применение юридической ответственности.

Автором раскрыто содержание цифровой трансформации государственного управления в России и за рубежом. Выявлено, что цифровая трансформация государственного управления транспортной отрасли обладает публично-правовой спецификой, обусловленной стратегической ролью в обеспечении национальной безопасности, социально-экономической интеграции и функционировании критической информационной инфраструктуры и выделены ключевые публично-правовые особенности регулирования данного процесса.

Обосновано, что цифровая трансформация оказывает существенное влияние на развитие публично-правового механизма государственного управления транспортной отрасли и выражается не только в реорганизации управленческих процессов, но и в изменениях самого механизма правового регулирования, характеризующегося сочетанием государственного регулирования и саморегулирования.

В конце исследования автором делается вывод, что такое влияние выражается в переходе от статичного нормотворчества к рамочному и экспериментальному регулированию, принятии технических и организационно-распорядительных актов в транспортной сфере, переходе от реактивного к превентивному контролю, появлении новых публично-правовых обязанностей и ответственности, трансформации деятельности региональных и муниципальных органов власти в транспортной отрасли посредством внедрения цифровых инструментов.

В параграфе 1.2 «Особенности реализации принципов публично-правового регулирования транспортной отрасли в условиях цифровой трансформации» рассмотрены теоретико-правовые и прикладные аспекты действия и эволюции системы публично-правовых принципов, определяющих характер и содержание регулирования транспортной отрасли в условиях цифровой трансформации. Особое внимание уделено анализу как традиционных принципов, составляющих основу публично-правового регулирования, так и новых, формирующихся под воздействием цифровой трансформации, изменяющей институциональную основу транспортного комплекса.

Автором проведен системный анализ традиционных публично-правовых принципов регулирования, а также выявлены направления их трансформации и формирования новых принципов, обусловленных цифровыми изменениями в транспортной отрасли. В частности, исследованы принципы: законности; системности; прозрачности государственного управления в области транспорта; равенства всех субъектов транспортного рынка перед законом, а также недопущение дискриминационных практик в сфере предоставления транспортных

услуг; свободного перемещения грузов, багажа, передвижения пассажиров; безопасности и защиты жизнедеятельности участников транспортного процесса, грузов; непрерывности обеспечения транспортной безопасности и др.

Проведенный анализ позволил автору установить, что принципы цифровой трансформации транспортной отрасли не отменяют традиционных публично-правовых принципов транспортной отрасли, а, напротив, способствуют их переосмыслению и обновлению в соответствии с новыми условиями социально-экономического и технологического развития.

С учетом институциональных особенностей, характерных для транспортной сферы, автором выявлены новые специальные принципы: обеспечение совместимости цифровых систем в транспортной отрасли; взаимное использование информации участниками транспортных отношений при соблюдении требований к ее защите; недопустимость избыточности обработки персональных данных при обеспечении транспортной безопасности; непрерывность функционирования государственных информационных транспортных систем.

В конце исследования сделан вывод, что общие принципы информационного права взаимосвязано реализуются с новыми принципами публично-правового регулирования транспортной отрасли в условиях цифровой трансформации.

В параграфе 1.3 «Теоретические основания цифровой трансформации в транспортной отрасли» проведено исследование процессов формирования цифровой трансформации транспортной отрасли в Российской Федерации, раскрыты ключевые направления ее развития.

На основе исследования проанализирован правовой режим применения цифровых технологий в транспортной отрасли сквозь призму актуальных проблем, препятствующих формированию эффективного механизма их правового регулирования. Особое внимание уделено ключевым направлениям цифровой трансформации транспортного комплекса с учетом положений программных и стратегических документов, а также опыта реализации пилотных проектов, осуществляемых в Российской Федерации в настоящее время.

Исследование позволило сделать вывод, что применение цифровых технологий в транспортной отрасли характеризуется наличием специфических правовых особенностей, обусловленных институциональной спецификой данной сферы. Выявлен комплекс правовых проблем, затрудняющих эффективное регулирование цифровой трансформации транспортного комплекса. К их числу отнесены: неопределенность правового статуса субъектов новых общественных отношений, отсутствие дополнительных организационно-правовых механизмов защиты конфиденциальной информации, правомерность принятия юридически значимых решений в результате обработки больших пользовательских данных, отсутствие трансграничных механизмов регулирования к сбору и обработке больших данных, формирование юридической ответственности за вред, причиненный эксплуатацией беспилотным транспортом, отсутствие единого подхода к регулированию интеллектуальных транспортных систем во всех сегментах транспорта.

Глава 2 «Публично-правовое регулирование применения цифровых технологий в транспортной отрасли в России и в отдельных зарубежных странах» посвящена исследованию концептуальных подходов к правовому регулированию применения цифровых технологий в Российской Федерации в транспортной отрасли. Особое внимание уделено анализу современного состояния нормативно-правового регулирования в данной сфере как на национальном, так и на зарубежном уровнях, что позволило выявить существующие тенденции и пробелы, определяющие необходимость дальнейшего совершенствования ее правового регулирования.

В параграфе 2.1 «Формирование модели правового регулирования применения цифровых технологий на транспорте в России» представлен комплексный анализ современного состояния нормативно-правового регулирования цифровых технологий в транспортной отрасли Российской Федерации. На основе проведенного анализа предложен и теоретически обоснован авторский подход к построению правовой модели регулирования, направленной на обеспечение согласованности цифрового регулирования с традиционными

правовыми институтами транспортной сферы и достижение оптимального баланса между инновационным развитием и соблюдением публично-правовых интересов государства.

Исследованы характерные черты отечественного законодателя в части опыта регулирования применения технологий в России (запрет новых технологий как источников новых угроз для безопасности личности, общества и государства, создание дополнительных административных преград для использования новых технологий, разрешительные режим работы с новыми технологиями).

В диссертации исследованы как диспозитивный, так и императивный подход к регулированию применения цифровых технологий. В результате сравнительного анализа автором делается вывод, что в настоящее время в России действует преимущественно фрагментарно-экспериментальная модель правового регулирования цифровых технологий в транспорте, которая носит временный (переходный) характер, направленный на апробацию цифровых решений, но не обеспечивает системного и комплексного нормативного регулирования данной сферы. В связи с этим предложена гибридная модель правового регулирования, соответствующая таким критериям, как гибкость, сбалансированность интересов, стандартизации цифровых решений. Реализация такой модели позволит обеспечить эффективное использование потенциала существующего законодательства, повысить уровень правовой определенности и создать основу для дальнейшего устойчивого развития транспортной отрасли в условиях цифровой трансформации.

В параграфе 2.2 «Развитие публично-правового регулирования применения цифровых технологий на транспорте в отдельных зарубежных странах» исследовано международное (Европейский союз) и законодательство отдельных зарубежных стран (Япония, Китай, Сингапур, США) в сфере эксплуатации высоко-автоматизированных транспортных средствах с целью формирования и обоснования предложений по доработке концепции российского законопроекта в данной области.

Результат исследования показал лидерство стран Азиатско-Тихоокеанского региона в области правового регулирования эксплуатации высоко-автоматизированных транспортных средств на дорогах общего пользования. В связи с этим сделан вывод, что опыт стран Азиатско-Тихоокеанского региона представляется целесообразным частично имплементировать для формирования отечественной концепции правового регулирования применения данной технологии в России. Обосновано, что такая концепция основывается на приравнивании инфраструктурных объектов для высоко-автоматизированных транспортных средств к объектам критической информационной инфраструктуры, разработке обязательного правового механизма лицензирования операторов, а также регламентации выдачи специализированных разрешений на эксплуатацию таких транспортных средств с обязательным страхованием гражданской ответственности, изменении подхода к привлечению к ответственности участников правоотношений в области высоко-автоматизированных транспортных средств, а именно предлагается отход от традиционной модели, при которой ответственность полностью возлагается на владельца такого транспортного средства в пользу гибридной модели, обеспечивающей распределение ответственности между владельцем, оператором, изготовителем, разработчиком ПО.

Глава 3 «Тенденции развития публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли в Российской Федерации» посвящена выявлению проблем в информационно-правовой сфере, связанных с развитием и регулированием цифровой трансформации транспортной отрасли, а также тенденций ее публично-правового обеспечения.

В параграфе 3.1 «Приоритеты развития правового регулирования транспортной отрасли в Российской Федерации в условиях цифровой трансформации» исследуются проблемы и приоритеты развития правового регулирования применения технологии искусственного интеллекта в сфере рельсового, водного и воздушного транспорта. В частности, автором отмечается, что правовое регулирование эксплуатации беспилотного транспорта развивается неравномерно во всех сегментах транспорта. Исследование данного вопроса

показало, что если в отношении воздушного и рельсового транспорта до сих пор применяются экспериментальные правовые режимы для эксплуатации беспилотных технологий, то в водном уже урегулированы правовые отношения их эксплуатации, а также снята большая часть ограничений на пути его развития. В связи с этим сделан вывод, что, несмотря на определенный прогресс в правовом регулировании отношений в сфере автономного судовождения, в разрезе всех сегментов транспорта сохраняется проблема систематизации субъектного состава. Данная проблема детерминирована фундаментальным изменением традиционной модели управления транспортными средствами, что порождает качественно новых участников правоотношений.

В диссертации раскрыт новый субъектный состав правоотношений в области цифровой трансформации транспортной отрасли и установлен состав принципов, на которых представляется целесообразным определение их правового статуса, а также определение контроля со стороны органов транспортного контроля в целях обеспечения защиты интересов участников таких правоотношений.

Исследована проблема правового регулирования интеллектуальных транспортных систем и предложена модель их нормативно-правового обеспечения. Установлено, что формирование правового регулирования применения данной технологии находится на начальном этапе, что обусловлено отсутствием единого подхода к определению их сущностных характеристик, а также единой концептуальной модели их архитектуры.

Сделан вывод о том, что существующий подход к правовому регулированию интеллектуальных транспортных систем носит фрагментарный характер и преимущественно проавтомобильный характер, что не способствует формированию единого мультимодального транспортного пространства.

В параграфе 3.2 «Тенденции развития публично-правового регулирования государственного управления в сфере транспорта в условиях цифровой трансформации» рассмотрены основные направления цифровой трансформации органов государственной власти в области транспорта, а также цели и задачи, которые планируется достичь и решить в ближайшей перспективе.

В диссертации исследованы актуальные ведомственные программы цифровой трансформации органов государственной власти в области транспорта и выявлены новые вызовы, определяющие специфику современного этапа развития отрасли.

Проведенное исследование позволило установить, что на современном этапе перед транспортной отраслью встает необходимость решения ряда задач: устранение различий в правовых механизмах, применяемых отдельными участниками процессов цифровизации транспортной отрасли на разных уровнях власти, повышение обеспеченности отрасли высококвалифицированными специалистами в области цифровых технологий, повышение уровня надежности и безопасности информационных систем транспортного комплекса, технологической независимости информационно-технологической транспортной инфраструктуры от оборудования и программного обеспечения, происходящих из иностранных государств, формирование универсальной цифровой среды доверия при цифровом обороте персональных данных в системе обеспечения транспортной безопасности.

В диссертации сделан вывод, что решение таких вызовов должно найти отражение в отраслевых стратегических (программных) документах в качестве конкретных мер государственного регулирования, что позволит решить задачи информационно-правового обеспечения транспортной отрасли и достигнуть национальных целей, стоящих перед отраслью.

В заключении подводятся итоги проведенного исследования, формулируются основные выводы и направления дальнейшего исследования проблематики выполненной работы.

**СПИСОК РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ АВТОРОМ ПО ТЕМЕ
ДИССЕРТАЦИИ**

**Публикации в ведущих рецензируемых научных журналах,
рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве
науки и высшего образования Российской Федерации**

(Общий объем печатных листов – 2,35)

1. Жарков К. К. Публично-правовое обеспечение транспортной безопасности в условиях цифровой трансформации // Вестник Воронежского государственного университета. — 2025. — № 1 (60). — С. 71–78 (0, 79 п.л.).

2. Жарков К. К. Цифровизация транспортного комплекса как инструмент борьбы с нелегальными перевозками автотранспортом // Аграрное и земельное право. — 2025. — № 2. — С. 182-185 (0, 61 п.л.).

3. Жарков К. К. Правовой режим внедрения интеллектуальных транспортных систем // Бизнес. Образование. Право. — 2025. — № 1(70). — С. 201—205 (0,95 п.л.).

Публикации в иных научных изданиях

(Общий объем печатных листов – 1,10)

4. Жарков К. К. Правовые аспекты формирования бесшовной грузовой логистики в Российской Федерации // Государство и право России в современном мире: сборник докладов XII Московской юридической недели: В 5 ч. Ч. 2. / редколлегия: В. В. Комарова [и др.]. — М.: Издательский центр Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), 2023. — С. 387-391 (0,46 п.л.).

5. Жарков К. К. Правовое регулирование технологии искусственного интеллекта: опыт Европейского Союза и перспективы развития // Формирование многополярного мира: вызовы и перспективы: сборник докладов XI Московского юридического форума: В 3 ч. Ч. 3. / редколлегия: С. М. Зубарев [и др.]. — М. : Издательский центр Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), 2024. — С. 648-651 (0, 25 п.л.).

6. Жарков К. К. Информационно-правовое обеспечение технологического суверенитета в транспортном комплексе Российской Федерации // Правовое обеспечение суверенитета России: проблемы и перспективы: сборник докладов XIII Московской юридической недели : В 4 ч. Ч. 1. / редколлегия: А. В. Корнев [и др.]. — М. : Издательский центр Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), 2024. — С. 193-196 (0, 39 п.л.).