

4. Молчанов А. А. Некоторые правовые аспекты и проблемы использования интеллектуальных транспортных систем // Аграрное и земельное право. – 2018. – № 2. – С. 23.

5. Нигматуллин И. Германия придумала 3 этических правила для беспилотных авто // Хайтек. – URL: <https://hightech.fm/2016/09/12/3-rules> (дата обращения: 01.09.2024).

6. О внесении изменений в отдельные законодательные акты: Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294 // СПС Консультант-Плюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_451655 (дата обращения: 01.09.2024).

7. Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации: Постановление Правительства РФ от 29 декабря 2022 г. № 2495 // СПС Консультант-Плюс [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_436544 (дата обращения: 01.09.2024).

8. Стратегия развития беспилотной авиации на период до 2030 года: Распоряжение Правительства Российской Федерации от 21 июня 2023 г. № 1630-р. // СПС Консультант-Плюс. [Электронный ресурс]. – URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_450667 (дата обращения: 01.09.2024).

О. А. Хотько,

кандидат юридических наук, доцент,
Белорусский государственный университет

ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ В СФЕРЕ ОКАЗАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ НА СОВРЕМЕННОМ ЭТАПЕ: ПРАВОВЫЕ ОСНОВАНИЯ И ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ПОДХОДЫ

Аннотация. В данной работе анализируется роль применения цифровых проектов и потребность цифровых платформ в Республике Беларусь и интеграционных объединениях с ее участием. Особенность статьи заключается в обосновании потребности единых подходов с правовым регулированием Российской Федерации в рамках успешного функционирования Союзного государства, созданием и эксплуатацией интеллектуальных транспортных систем, определении основных направлений совершенствования правовых норм и законодательных актов в свете необходимости обеспечения национальной и региональной безопасности на территории евразийского пространства и Союзного государства.

Ключевые слова: цифровые технологии, транспортное право, транспортные услуги, транспортное законодательство, интеллектуальные транспортные системы, правовое регулирование, Союзное государство, Евразийский экономический союз

DIGITAL TRANSFORMATION IN THE FIELD OF PROVIDING TRANSPORT SERVICES AT THE PRESENT STAGE: LEGAL BASIS AND LEGISLATIVE APPROACHES

Abstract. This paper analyzes the role of the use of digital projects and the need for digital platforms in the Republic of Belarus and integration associations with its participation. The peculiarity of the article is to substantiate the need for unified approaches to the legal regulation of the Russian Federation within the framework of the successful functioning of the Union State, connection with the creation and operation of intelligent transport systems, determining the main directions for improving legal norms and legislative acts in light of the need to ensure national and regional security in the territory of the Eurasian space and the Union State.

Keywords: digital technologies, transport law, transport services, transport legislation, intelligent transport systems, legal regulation, Union State, Eurasian Economic Union

Введение. Внедрение информационно-коммуникативных и цифровых технологий в жизнь человека при оказании тех или иных услуг является неотъемлемой тенденцией современного общества. В связи с этим трансформируются поведенческие мотивы каждого, видоизменяется правовое регулирование соответствующих отношений, а главное – обеспечиваются основные ценности общества, направленные на безопасность личности и государства. Не остались в стороне и процессы в транспортной сфере, тем более что транспорт – это многовекторный и сложный комплекс объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств, систем управления.

На трансформацию транспортных отношений в новых условиях включения цифровых технологий в данную отрасль в современных реалиях обращается внимание в научной литературе [1]. Множество сфер, в которых задействуются цифровые технологии, получают внедрение при эксплуатации объектов транспортной деятельности. В частности, это касается разработки и использования цифровых платформ относительно деятельности транспорта, что обеспечивает прозрачность осуществления перевозки и документооборота. В данной статье приведем примеры нормативного закрепления процессов цифровизации и некоторые вопросы, возникающие в связи с этим.

Обозначим, что вопросы цифровизации становятся актуальнее не только в рамках государства, но и с учетом интеграционных процессов на евразийском пространстве и в рамках Союзного государства. В соответствии с Декларацией о дальнейшем развитии экономических процессов в рамках Евразийского экономического союза до 2030 года и на период до 2045 года «Евразийский экономический путь» государствами – членами данного Союза принимается во внимание актуальность цифровизации экономических процессов как важной составляющей модернизации экономик входящих в объединение стран, а формирование общего транспортно-логистического пространства включает упрощение и цифровизацию транзитных перевозок грузов в международном сообщении. Цифровизация на евразийском пространстве автором данной статьи освещалась ранее, и отмечалось, что цифровые трансформации активнее проникают в процессы перевозки,

что подтверждается принятыми актами Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) [2]. В целях ускоренного и свободного перемещения товаров в соответствии с Соглашением о применении навигационных пломб для отслеживания перевозок от 19 апреля 2022 г. применяются устройства дистанционного контроля за перемещением товаров и транспортных средств, что способствует оптимизации механизма отслеживания перевозок товаров, обеспечению прозрачности перевозок, минимизации проведения контрольных мероприятий и тем самым законности при данном (ускоренном) подходе доставки грузов.

Безусловно, прав В. Сюн, отмечающий, что «на древнем пути, где раньше звенели колокольчики караванов верблюдов, теперь зазвучали паровые свистки... Здесь столкнулись современная цивилизация и древняя история, но это послужило толчком к дальнейшему развитию» [3. С. 119]. Дальнейшее развитие уже перешло на новый уровень внедрения цифровых технологий, в том числе в свете реализации китайской инициативы международного характера «Один пояс, один путь».

Основная часть. Цифровые проекты относятся к востребованным и своевременным средствам усиления транспортной безопасности и интеграционных связей при оказании транспортных услуг, в первую очередь в таких объединениях, как Союзное государство и ЕАЭС. Современный этап развития транспортных правоотношений достиг уровня, при котором особое внимание уделяется качеству и безопасности оказания услуг, упрощению государственного управления в отношении контроля за деятельностью перевозчиков, недопущения ситуаций нарушения законодательства. Полагаем, нет смысла говорить о положительных и отрицательных тенденциях цифровизации (хотя тотальный контроль и киберпреступность можно отнести к определенным негативным аспектам данного явления), поскольку цифровизация – это давно назревший процесс, нацеленный на автоматизацию управления и формирование системы безопасности, а потому, в частности, цифровизация в сфере пассажирских перевозок определяется как важнейшая стратегическая задача правового обеспечения в данной сфере. Это объясняется необходимостью прозрачности в осуществлении перевозок, недопущения реализации такой деятельности недобросовестными перевозчиками. Соответственно, как замечают исследователи, «в связи с развитием цифровых технологий видится очевидной необходимость изменения правового регулирования» [4. С. 28], прослеживая тенденцию правового эксперимента. В свою очередь важно отметить такую точку зрения, что трансформация правового регулирования в сфере перевозок пассажиров и грузов видится обоснованной не потому, что цифровые технологии развиты, а потому что это требует обеспечения безопасного перевозочного процесса, а цифровые технологии являются средством развития принципа безопасности транспортной деятельности. Тем самым также и устраняются проявления коррупционного характера, поскольку, согласно новому законодательству – Указу Президента Республики Беларусь от 25 января 2024 г. «Об автомобильных перевозках пассажиров», транспортные услуги и операции относительно перевозок пассажиров автомобильным транспортом могут быть выполнены в нерегулярном сообщении только при внесении соответствующих сведений в информационный

ресурс «Реестр автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении». Тем самым устанавливается новый механизм осуществления перевозок и создаются условия для повышения качества услуг. Отметим, что формирование данного реестра впервые предусматривается в белорусском законодательстве, что на практике, полагаем, повлечет дальнейшие процессы цифровизации в области интеллектуальных транспортных систем. Более того, доступ к Реестру получат и пассажиры, поскольку в него включаются сведения как о самих перевозчиках и водителях, диспетчерах перевозок, так и транспортных средствах.

В Республике Беларусь достаточно актуальным является вопрос о необходимости выработки подхода к систематизации интеллектуальных транспортных систем, в частности, в рамках единого национального оператора, включив платные дороги, весогабаритный контроль, систему фотофиксации нарушений, парковочную систему. И, как обозначил 19 августа 2024 г. глава государства А. Г. Лукашенко, «если уж проводить цифровую трансформацию транспортной инфраструктуры, то самым передовым и удобным для людей способом» [5]. Соответственно, такие новшества в транспортной сфере находятся еще в стадии проработки в Совете Министров Республики Беларусь с позиции обеспечения государственных интересов. Оптимизация ресурсов при объединении всех интеллектуальных транспортных систем в одну может усилить безопасность в сфере дорожного движения и упростить деятельность с учетом принципа комплексности, а управление в свою очередь будет возложено на эффективно функционирующий единый национальный оператор при соответствующем системном правовом регулировании.

Логичным видится позиция, изложенная в Рекомендации Коллегии Евразийской экономической комиссии от 22 декабря 2020 г. № 27 «О согласованных подходах к взаимодействию национальных интеллектуальных транспортных систем, в том числе в целях совершенствования транспортного (автомобильного) контроля» о разработке такого документа, как Концепция взаимодействия интеллектуальных транспортных систем государств – членов ЕАЭС в свете юридического обеспечения цифровизации логистических процессов и на этой основе их упрощения, улучшения взаимодействия.

Так, обоснование существования особого нового вида правоотношений, возникающих в связи с эксплуатацией интеллектуальной транспортной системы как единой комплексной сферы правового регулирования, с определением места в транспортно-правовой науке и подлежащих дальнейшему расширению с определением объектов и субъектов и иных элементов приводилось автором в специальной научной литературе. Сохраняется потребность сформировать направления, развивающие и в том числе систематизирующие основы правового обеспечения данных отношений, включая институциональную среду [6]. Данный подход подтверждается положениями постановления Совета Министров Республики Беларусь от 25 октября 2022 г. № 724 «О порядке функционирования интеллектуальных транспортных систем» (далее – Постановление № 724) относительно применения данных систем на автомобильных дорогах общего пользования и улицах населенных пунктов, что нацелено на повышение эффективности дорожного движения, качество транспортной деятельности. Согласно вышеназванному акту, со-

здание и развитие интеллектуальных транспортных систем разделено на несколько ведомств (Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, местные исполнительные и распорядительные органы, а в отношении обеспечения безопасности и эффективности организации дорожного движения – на Министерство внутренних дел), соответственно, при приведении в систему деятельность данных организаций представляется намного более слаженной и эффективной. Использование интеллектуальных транспортных систем способствует повышению управления транспортной деятельностью, а также при системном правовом обеспечении в рамках цифровой среды – уровень взаимодействия участников дорожного движения.

Сущность и признаки цифровых платформ исследуются в литературе экономико-социологического характера [7. С. 80]. Применительно к оказанию транспортных услуг существенными признаками, с нашей позиции, выступают во-первых, множество участников, в числе которых Министерство транспорта и коммуникаций, которое в своей деятельности направлено на эффективное управление транспортными процессами и качество оказания транспортных услуг, граждане, которым необходимо предоставление транспортных услуг, сочетающих качество, безопасность, комфорт и невысокие финансовые ресурсы при их использовании, а также организации, оказывающие услуги перевозок различными видами транспорта, которые будут включены в Реестр перевозчиков в нерегулярном сообщении на цифровой платформе «Реестр автомобильных перевозок пассажиров» в рамках государственного информационного ресурса; во-вторых, наличие взаимодействия между указанными субъектами, в рамках которого осуществляется процесс обмена информацией в электронном режиме; в-третьих, совокупность принципов, на базе которых данная цифровая платформа получает эффективное действие. При этом обоснованно при включении платформ в систему государственного управления учитывать «цифровую зрелость» социума. Каким образом общество и представители транспортных организаций готовы к работе по новым правилам, можно будет проследить с момента вступления в силу правовых положений. Однако поступающие вопросы и некоторые противоречия обсуждаются на протяжении достаточного времени, чтобы каждый субъект, оказывающий услуги по автомобильной перевозке пассажиров, смог разобраться в правилах и алгоритмах и определил возможности включения в базу данных на цифровой платформе.

Так, создание цифровой платформы при использовании интеллектуальных транспортных систем также оказало бы существенную роль в сборе данных и идентификации участников данной деятельности. На это и нацелено создание Реестра автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, что можно считать достижением в области цифрового подхода к регулированию отношений перевозок, реализации положения Директивы Президента Республики Беларусь «О деbüroкрализации государственного аппарата и повышении качества обеспечения жизнедеятельности населения» от 27 декабря 2006 г. № 2 с изменениями и дополнениями согласно Указу Президента Республики Беларусь «Об изменении Директивы Президента Республики Беларусь» от 13 июня 2023 г., о масштабном развитии цифровых платформ с целью «выстраивания эффективного взаимодействия и партнерства между государственными органами и гражданами, представителями юридических

лиц, одновременно обеспечивая информационную безопасность». Правы ученые, отмечающие, что «обеспечение информационной безопасности является одним из приоритетов в межгосударственном взаимодействии» [8. С. 317].

Важно отметить, что регулирование отношений в процессе использования цифровых технологий должно быть нацелено на соблюдение интересов и прав личности и государства. Хотя современное общество и характеризуется как цифровое общество, затронем аспекты информационного обеспечения. Обратим внимание на то, что до настоящего времени не сформирован единый подход к правовому регулированию, касающемуся системной цифровизации в сфере транспортной деятельности. Быстрое развитие инновационных подходов требует создания цифровой среды и изменения правового обеспечения при эксплуатации интеллектуальных транспортных систем для хранения данных, их обработки, другими словами, прозрачности, сокращения документооборота при технически сложном взаимодействии в транспортной сфере. Цифровое управление транспортной системой формирует прозрачный юридический механизм осуществления соответствующей деятельности. В то же время в ЕАЭС не указано о цифровизации, хотя нормы об информатизации закреплены. В зарубежной литературе высказывается точка зрения, что цифровизация как процесс предшествует информатизации общества и отражает нынешний этап его развития, а информатизацию необходимо рассматривать как следующий этап во всех сферах, т. е. информатизированное управление на основе цифровых данных [9].

С учетом того, что ЕАЭС, вбирая положительный опыт Союзного государства, реализует инициативы, учитывая сложившийся многолетний опыт добрососедства, отметим, что в рамках Союзного государства сформированы цифровые платформы, что позволяет, например, привлечь к ответственности нарушителей согласно Соглашению между Российской Федерацией и Республикой Беларусь о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения, ратифицированное Республикой Беларусь от 2 ноября 2023 г. № 51, которое с 13 ноября 2023 г. вступило в силу. Так, принятие выше-названного Соглашения обусловлено потребностью сближения законодательства двух стран в области обеспечения безопасности дорожного движения. Кроме того, для формирования единого страхового рынка автовладельцев и сближения законодательства в сфере безопасности дорожного движения двух стран 19 июня 2023 г. на шестьдесят четвертой сессии Парламентского собрания принят модельный нормативный акт «О системе обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств Союзного государства», который направлен на унификацию законодательных систем государств – участников Союзного государства в области транспортной деятельности, что повлекло развитие данного механизма в отношении системы автомобильного страхования применительно к двум странам – участницам Союзного государства. Так, в Российской Федерации подготовлен законопроект, в соответствии с которым действие системы автострахования расширяется на территорию Республики Беларусь, механизм планируется к реализации с 1 октября 2024 г. при сохранении возможности использования электронного документа, что поспособствует упрощению поездок автомобильным транспортом на территорию Республики Беларусь.

Соответственно, развитие цифровизации и систематизации правовых основ, разработка цифровых платформ на базе правового регулирования в совокупности позволяют говорить об информационно-правовом обеспечении в транспортной сфере, что одновременно требует решения вопросов обеспечения информационной безопасности, ведь проблемы киберпреступности все еще сохраняются актуальными. Хотя вопросы новой правовой среды для цифрового развития транспортной деятельности подробно не освещались ранее в учебной и научной литературе по транспортному праву [10, 11], в настоящее время в контексте устойчивого развития и создания благоприятной безопасной среды вызовы цифровизации требуют эффективной реализации принятых решений и в случае успешно разработанных механизмов – новых подходов к уточнению вопросов оказания транспортных услуг. Разработка правовых основ относительно функционирования государственного информационного ресурса автомобильных перевозок в контексте использования новых технологий поспособствует созданию цифрового управления транспортной деятельностью и в перспективе – планированию развития транспортных систем, в том числе интеллектуальных, в цифровом формате.

Заключение. Таким образом, в рамках цифровой трансформации общества существенным преобразованиям подвергается система государственного управления в сфере транспортной деятельности. Прослеживается тенденция оказания государственных услуг в электронном формате посредством информационных реестров, а разработка цифровых платформ служит информационным цифровым инструментом взаимодействия государства, граждан и организаций, оказывающих услуги. Соответственно, приходим к выводу, что цифровизация заключается не только в отдельно взятом реформировании деятельности автомобильных перевозок пассажиров, но и в принципиально новом подходе к обеспечению безопасности цифровыми технологиями на базе правового регулирования [12]. Цифровизация логично формирует новую экономическую и правовую реальность, а именно новый институт в рамках транспортного права, что, полагаем, повлечет расширение доктринальных подходов и эффективных законодательных механизмов. Безусловно, необходимой представляется разработка правовых основ относительно интеллектуальных транспортных систем для систематизации деятельности по их эксплуатации, а в случае особой необходимости – процессов цифровизации в рамках правового обеспечения с учетом баланса национальных и наднациональных интересов.

Список литературы

1. Бажина М. А. Трансформация транспортных отношений в условиях цифровой реальности // Актуальные проблемы гражданского и предпринимательского права: сб. ст. к 70-летию проф. В. С. Белых / отв. ред. В. А. Бублик. М.: Проспект, 2023. С. 57– 66.
2. Сюн В. Магистраль Шелкового пути. Путевые заметки грузовых поездов по маршруту «Китай – Европа». – 2020. – 576 с.
3. Хотько О. А. Цифровизация и экологизация транспортной деятельности на евразийском пространстве: правовые аспекты обеспечения эффективности // Информационная безопасность личности в современном международном праве: материалы кругл. стола, каф. гос. упр. юрид. фак. Белорус. гос. ун-та, Минск, 12

апр. 2022 г. / Белорус. гос. ун-т; редкол.: В. С. Михайловский (гл. ред.), Е. Ф. Довгань, Н. О. Мороз. – Минск: БГУ, 2022. – С. 294–298.

4. Скучаев А. Цифровая реальность пассажирских перевозок // Право и экономика. – 2024. – № 5. – С. 25–30.

5. В Беларуси может появиться национальный оператор интеллектуальных транспортных систем [Электронный ресурс]. – URL: <https://belta.by/president/view/v-belarusi-mozhet-pojavitsja-natsionalnyj-operator-intellektualnyh-transportnyh-sistem-655112-2024> (дата обращения: 04.09.2024).

6. Хотько О. А. Правовые проблемы государственного управления в сфере обеспечения транспортной безопасности в контексте эксплуатации интеллектуальных транспортных систем // Совершенствование механизма государственного управления в условиях цифровизации общества и государства: материалы междунар. круглого стола, Респ. Беларусь, Минск, 29 сент. 2023 г. / Белорус. гос. ун-т; редкол.: В. С. Михайловский (гл. ред.), А. В. Шидловский, Н. М. Шевко. – Минск: БГУ, 2023. – С. 196–202. <https://elib.bsu.by/bitstream/123456789/303875/1/196-202.pdf>

7. Хамутовская С. В. Государственные цифровые платформы как актуальная форма цифровой трансформации государственного управления Республики Беларусь // Социально-политические процессы и явления в современной Республике Беларусь / Е. М. Бабосов и др.; под общ. ред. Е. М. Бабосова; Национальная академия наук Беларуси, Институт социологии. – Минск: Беларуская навука, 2024. – С. 76–97.

8. Макаров О. С., Романовский А. В. Правовое регулирование обеспечения международной информационной безопасности на пространстве ОДКБ // Состояние, проблемы и перспективы развития юридической науки и практики в условиях глобализации общественных отношений: сб. науч. ст. / Гродн. гос. ун-т им. Янки Купалы; редкол.: С. Е. Чебуранова (гл. ред.) [и др.]. Гродно: ГрГУ, 2022. – С. 317–320.

9. Paulin A. Digitalization vs. Innformatization: different Approaches to Governanance Transformation CEE e|Dem and e|Gov Days / A. Paulin. – 2018. P. 251–262.

10. Землин А. И. Актуальные проблемы развития транспортного законодательства и транспортного права России: монография / А. И. Землин, Ю. И. Петров, Ю. А. Харламова. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Русайнс, 2019. – 191 с.

11. Транспортное право. Общая часть: учебник / отв. ред. Н. А. Духно, А. И. Землин. – М.: Юрид. институт МИИТ, 2017. – 259 с.

12. Бажина М. А. Интеллектуальные транспортные системы – основа de lege ferenda транспортной системы Российской Федерации // Journal of Digital Technologies and Law. – 2023. – № 1(3). – С. 630–649. – EDN: vbowtb. DOI: <https://doi.org/10.21202/jdtl.2023.27>