

Документ подписан простой электронной подписью  
Информация о владельце:  
ФИО: Локтионова Оксана Геннадьевна  
Должность: проректор по учебной работе  
Дата подписания: 09.02.2023 12:35:30  
Уникальный программный ключ:  
0b817ca911e6668abb13a5d426d39e5f1c11eabbf73e943df4a4851fda56d089

**МИНОБРНАУКИ РОССИИ**  
Федеральное государственное бюджетное образовательное  
учреждение высшего образования  
«Юго-Западный государственный университет»  
(ЮЗГУ)

Кафедра уголовного права



УТВЕРЖДАЮ  
Проректор по учебной работе  
О.Г. Локтионова  
« 23 » 11 2021г.

**АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

Методические указания для самостоятельной работы  
для студентов всех форм обучения  
направления подготовки 40.04.01 «Юриспруденция»

Курск 2021

УДК 343.352.4

Составитель: Е.О. Яковлева, С.С. Полянская

Рецензент:

Доктор юридических наук, профессор И.Б. Лагутин

**Актуальные проблемы обеспечения транспортной безопасности:** методические указания для самостоятельной работы для студентов всех форм обучения направления подготовки 40.04.01 «Юриспруденция» / Юго-Зап. гос. ун-т; сост.: Е.О. Яковлева, С.С. Полянская: – Курск, 2021. - 38 с.

Методические указания составлены на основании учебного плана 40.04.01 «Юриспруденция».

Содержат сведения по вопросам особенностей противодействия преступлениям коррупционной направленности. Указывается порядок самостоятельной подготовки студентов к занятиям, приводится перечень заданий и практических задач для самостоятельной работы.

Методические рекомендации соответствуют Федеральному государственному образовательному стандарту высшего образования направления подготовки 40.04.01 «Юриспруденция». Методические указания помогают сформировать студентам знания и навыки в области юриспруденции, развить у студентов перспективное мышление и творческие способности к исследовательской деятельности, усвоить необходимые компетенции, формируемые в результате изучения дисциплины «Актуальные проблемы обеспечения транспортной безопасности».

Предназначены для студентов всех форм обучения направления подготовки 40.04.01 «Юриспруденция».

Текст печатается в авторской редакции

Подписано в печать . Формат 60x84 1/16.

Усл. печ. л. 3,3. Уч.-изд. л. 3. Тираж 100 экз. Заказ. 1335  
Бесплатно.

Юго-Западный государственный университет.  
305040, г. Курск, ул. 50 лет Октября, 94

## ОГЛАВЛЕНИЕ

1. ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ	4
1.1. Общие положения	4
1.2. Объем дисциплины и виды учебной работы	6
1.3. Методические рекомендации по организации изучения дисциплины	8
1.4. Формы контроля знаний	15
1.4.1. Текущий контроль изучения дисциплины	15
1.4.2. Итоговый (промежуточный) контроль	19
2. СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ	19
3. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ И ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ	36
3.1. Основная и дополнительная литература	36
3.2. Используемые информационные технологии и перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети Интернет	37

# 1.ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

## 1.1. Общие положения

**Цель дисциплины:** Формирование профессиональной культуры обеспечения безопасности, под которой понимается готовность и способность личности использовать в профессиональной деятельности приобретенный комплекс знаний, умений и навыков противодействия преступным проявлениям в области безопасности транспорта, а также организовывать самостоятельные научные исследования в данном направлении.

**Основные задачи дисциплины:**

- обучение самостоятельной работе над нормативными актами, научной и учебной литературой и их использованию в работе;
- формирование навыков критического анализа действующего законодательства;
- обучение приемам юридической экспертизы нормативно-правовых актов и их проектов;
- формирование навыков аналитического обзора следственной и судебной практики, прогнозирования негативных последствий по делам о транспортных преступлениях и поиска путей эффективного повышения деятельности государственных органов в борьбе с ними;
- получение знаний и навыков уголовно-правовой квалификации транспортных преступлений;
- овладение методикой взаимодействия с гражданами, структурами гражданского общества и органами государственной власти в типовых условиях;
- формирование навыков оказания консультационных услуг и публичных выступлений на высоком профессиональном уровне;
- формирование умений и навыков всестороннего оценивания, прогнозирования и планирования борьбы с транспортной преступностью.

- обучение приемам организации самостоятельных научных исследований по правовым вопросам больших вызовов современной действительности.

***В результате изучения данного курса студенты должны:***

**Студенты должны знать:**

- особенности уголовно-правовой квалификации транспортных преступлений;
- законодательные и правовые акты, регулирующие общественные отношения в области обеспечения транспортной безопасности;
- институциональную и правовую основу противодействия преступлениям, посягающим на транспортную безопасность;
- институциональную и правовую основу противодействия преступлениям, посягающим на транспортную безопасность;
- основные методы научного познания наук уголовно-правового профиля и криминологии;
- основные средства предупреждения преступлений в области обеспечения транспортной безопасности ;
- основы действующего федерального законодательства.

**Уметь:**

- определять основные проблемы уголовно-правовой квалификации транспортных преступлений и отграничение их от смежных составов;
- определять типичные нарушения действующего законодательства, которые могут быть допущены по неосторожности, вследствие недостаточной компетентности лиц, подготавливающих бумаги, а также преднамеренно;
- обосновать необходимость проведения современных научных исследований в области защиты транспортной инфраструктуры от преступных посягательств;
- правильно использовать юридическую терминологию;
- верно определять проблему, цели, задачи и ожидаемые результаты научных исследований;
- самостоятельно организовывать научное исследование.

**Владеть (или Иметь опыт деятельности):**

- навыками ведения дискуссий, разрешения правовых проблем и коллизий;

- навыками проведения содержательного анализа нормативно-правовых актов на предмет их легитимности;
- навыками публичных выступлений и ведения дискуссий на высоком профессиональном уровне с аргументацией полученных результатов академической и профессиональной деятельности;
- навыками проведения научных исследований в области исследования проблем обеспечения транспортной безопасности;
- навыками проведения научных исследований в области исследования проблем обеспечения транспортной безопасности;
- навыками поиска решений по проблемам, вызванным негативными последствиями преступной деятельности, посягающей на транспортную безопасность;
- навыками определения основных тенденций развития государственной и уголовной политики в области обеспечения транспортной безопасности.

*У студентов формируются следующие компетенции:*

Способен оказывать консультационные услуги и осуществлять правовую экспертизу документов на высоком профессиональном уровне (ПК-4);

Способен самостоятельно организовывать научно-исследовательскую работу по правовым вопросам больших вызовов современной действительности (ПК-7).

## **1.2. Объем дисциплины и виды учебной работы**

Объем дисциплины и виды учебной работы определены учебным планом направления подготовки 40.04.01 «Юриспруденция», утвержденного Ученым советом университета «25» июня 2021 г., протокол №9.

Таблица 1 – Содержание дисциплины и её трудоёмкость (для очной формы обучения)

№ п/п	Наименование темы	Вид проводимого занятия (кол-во часов)			СРС (объем в часах)
		Лк	Лр	Пр	
4 семестр					
1	Исторические аспекты развития института обеспечения транспортной	2	0	4	10

	безопасности				
2	Международное сотрудничество в области обеспечения транспортной безопасности	2	0	4	10
3	Общая характеристика и состояние транспортной преступности в России	2	0	4	10
4	Особенности правовой регламентации деятельности по обеспечению транспортной безопасности	2	0	4	10
5	Особенности уголовно-правовой квалификации преступлений, посягающих на транспортную безопасность	2		4	10
6	Транспортное преступление: понятие, признаки, виды	2		4	10
7	Криминологическая характеристика личности преступника, посягающего на транспортную безопасность	2		4	10
8	Проблемы реализации института обеспечения транспортной безопасности	2		4	10
9	Цифровизация и транспортная безопасность	2		4	17,85
	Итого за 4 семестр	18		36	97,85
	Форма контроля	экзамен			
	Общая трудоемкость (час) / ЗЕ	54 / 1,5 ЗЕ			97,85 часа/ 1 ЗЕ
	ВСЕГО по дисциплине	180 часов / 5 ЗЕ			

### **1.3. Методические рекомендации по организации изучения дисциплины**

В рамках изучения дисциплины «Актуальные проблемы обеспечения транспортной безопасности» работа студентов организуется в следующих формах:

- работа с конспектом лекций и дополнительной литературой по темам курса;
- работа с раздаточным материалом – «Скрин-шот»
- изучение вопросов, выносимых за рамки лекционных занятий (дискуссионные вопросы для дополнительного изучения);
- подготовка к семинарскому занятию;
- выполнение групповых и индивидуальных домашних заданий, в том числе:
  - проведение собеседования по теме лекции;
  - подготовка краткого доклада (резюме, эссе) по теме семинарского занятия и разработка мультимедийной презентации к нему;
- выполнение практических заданий (решение задач, выполнение расчетных и лабораторных работ);
- подготовка к тестированию;
- самоконтроль.

Рекомендуемый ниже режим самостоятельной работы позволит студентам глубоко разобраться во всех изучаемых вопросах, активно участвовать в дискуссиях на семинарских занятиях и в конечном итоге успешно сдать экзамен по дисциплине «Актуальные проблемы обеспечения транспортной безопасности».

1. *Тема* является фундаментальным источником знаний и должна способствовать глубокому усвоению материала, активизировать интерес студента к изучаемой дисциплине.

Работу с конспектом лекций целесообразно проводить непосредственно после ее прослушивания. Она предполагает перечитывание конспекта, внесение в него, по необходимости, уточнений, дополнений, разъяснений и изменений. Ознакомление с дополнительной литературой по теме, проведение обзора мнений других ученых по изучаемой теме. Необходимым является



глубокое освоение содержания лекции и свободное владение им, в том числе использованной в ней терминологии (понятий). Студенту рекомендуется не ограничиваться при изучении темы только конспектом лекций или одним учебником; необходимо не только конспектировать лекции, но и читать дополнительную литературу, изучать методические рекомендации, издаваемые кафедрой.

2. «Скрин-шот» - специальный раздаточный материал, подготовленный преподавателем, который предназначен для повышения эффективности учебного процесса за счет:

- привлечения дополнительного внимания студента на наиболее важных и сложных проблемах курса;
- освобождения от необходимости ведения рутинных записей по ходу лекции и возможности более адекватной фиксации ключевых положений лекции;
- представления всего необходимого иллюстративного и справочно-информационного материала по теме лекции;
- более глубокой переработки материалов курса при подготовке к зачету или экзамену.

Самостоятельная работа с раздаточным материалом «Скрин-шот» может проводиться вместо работы с конспектом лекций, если композиция каждой страницы материала построена лектором таким образом, что достаточно свободного места для конспектирования материалов лекции, комментариев и выражения собственных мыслей студента по материалам услышанного или прочитанного.

В случае, когда студенты ведут отдельные конспекты лекций, работа с раздаточным материалом «Скрин-шот» проводится вместе с работой с конспектом лекций по каждой теме.

3. В связи с большим объемом изучаемого материала, интересом, который он представляет для современного образованного человека, некоторые вопросы выносятся за рамки лекций. Это предусмотрено рабочим учебным планом подготовки бакалавров. *Изучение вопросов, выносимых за рамки лекционных занятий* (дискуссионных вопросов раздела 2), предполагает самостоятельное изучение студентами дополнительной литературы и ее конспектирование по этим вопросам.

4. В ходе *практических занятий* проводится разъяснение теоретических положений курса, уточнения междисциплинарных связей.

*Подготовка к практическому (семинарскому) занятию* предполагает большую самостоятельную работу и включает в себя:

- Знакомство с планом семинарского занятия и подбор материала к нему по указанным источникам (конспект лекции, основная, справочная и дополнительная литература, электронные и Интернет-ресурсы).

- Запоминание подобранного по плану материала.
- Освоение терминов, перечисленных в глоссарии.
- Ответы на вопросы, приведенные к каждой теме.
- Обдумывание вопросов для обсуждения. Выдвижение собственных вариантов ответа.
- Выполнение заданий преподавателя.
- Подготовка (выборочно) индивидуальных заданий.

Задания, приведенные в планах занятий, выполняются всеми студентами в обязательном порядке.

5. *Выполнение групповых и индивидуальных домашних заданий* является обязательной формой самостоятельной работы студентов. По дисциплине «Должностные преступления» она предполагает подготовку индивидуальных или групповых (на усмотрение преподавателя) докладов (сообщений, рефератов, эссе, творческих заданий) на семинарских занятиях и разработку мультимедийной презентации к нему.

*Доклад*- продукт самостоятельной работы студента, представляющий собой публичное выступление по представлению полученных результатов решения определенной учебно-практической, учебно-исследовательской или научной темы.

Эссе - средство, позволяющее оценить умение обучающегося письменно излагать суть поставленной проблемы, самостоятельно проводить анализ проблемы с использованием концепций и аналитического инструментария соответствующей дисциплины, делать выводы, обобщающие авторскую позицию по поставленной проблеме.

*Реферат* - продукт самостоятельной работы студента, представляющий собой краткое изложение в письменном виде полученных результатов теоретического анализа определенной научной (учебно-исследовательской) темы, где автор раскрывает суть исследуемой проблемы, приводит различные точки зрения, а также собственные взгляды на нее, приводит список используемых источников.

*Творческое задание* - частично регламентированное задание, имеющее нестандартное решение и позволяющее диагностировать умения, интегрировать знания различных областей, аргументировать собственную точку зрения. Может выполняться в индивидуальном порядке или группой обучающихся.

Преподаватель сам формирует задание или студенты имеют возможность самостоятельно выбрать одну из предполагаемых преподавателем тем и выступить на семинарском занятии. Доклад (резюме, эссе и т.д.) как форма самостоятельной учебной деятельности студентов представляет собой рассуждение на определенную тему на основе обзора нескольких источников в целях доказательства или опровержения какого-либо тезиса. Информация источников используется для аргументации, иллюстрации и т.д. своих мыслей. Цель написания такого рассуждения не дублирование имеющейся литературы на эту тему, а подготовка студентов к проведению собственного научного исследования, к правильному оформлению его описания в соответствии с требованиями.

Работа студентов по подготовке доклада (сообщения, рефератов, эссе, творческих заданий) заключается в следующем:

- подбор научной литературы по выбранной теме;
- работа с литературой, отбор информации, которая соответствует теме и помогает доказать тезисы;
- анализ проблемы, фактов, явлений;
- систематизация и обобщение данных, формулировка выводов; оценка теоретического и практического значения рассматриваемой проблемы;
- аргументация своего мнения, оценок, выводов, предложений;
- выстраивание логики изложения;

- указание источников информации, авторов излагаемых точек зрения;

- правильное оформление работы (ссылки, список использованной литературы, рисунки, таблицы) по стандарту.

Самостоятельность студента при подготовке доклада (сообщение, эссе) проявляется в выборе темы, ракурса ее рассмотрения, источников для раскрытия темы, тезисов, аргументов для их доказательства, конкретной информации из источников, способа структурирования и обобщения информации, структуры изложения, а также в обосновании выбора темы, в оценке ее актуальности, практического и теоретического значения, в выводах. Выступление с докладом (резюме, эссе) на семинаре не должно превышать 7-10 минут. После устного выступления автор отвечает на вопросы аудитории (студентов, преподавателя) по теме и содержанию своего выступления.

Цель и задачи данного вида самостоятельной работы студентов определяют требования, предъявляемые к докладу (резюме, эссе), и критерии его оценки: 1) логическая последовательность изложения; 2) аргументированность оценок и выводов, доказанность тезиса; 3) ясность и простота изложения мыслей (отсутствие многословия и излишнего наукообразия); 4) самостоятельность изложения материала источников; 5) корректное указание в тексте доклада источников информации, авторов проводимых точек зрения; 6) стилистическая правильность и выразительность (выбор языковых средств, соответствующих научному стилю речи); 7) уместное использование иллюстративных средств (цитат, сносок, рисунков, таблиц, слайдов).

Изложение материалов доклада может сопровождаться мультимедийной презентацией. Разработка мультимедийной презентации выполняется по требованию преподавателя или по желанию студента.

Презентация должна быть выполнена в программе PowerPoint и включать такое количество слайдов, какое необходимо для иллюстрирования материала доклада в полном объеме.

Основные методические требования, предъявляемые к презентации:

□ логичность представления с согласованность текстового и визуального материала;

□ соответствие содержания презентации выбранной теме и выбранного принципа изложения / рубрикации информации (хронологический, классификационный, функционально-целевой и др.).

□ соразмерность (необходимая и достаточная пропорциональность) текста и визуального ряда на каждом слайде (не менее 50% - 50%, или на 10-20% более в сторону визуального ряда).

□ комфортность восприятия с экрана (цвет фона; размер и четкость шрифта).

□ эстетичность оформления (внутреннее единство используемых шаблонов предъявления информации; упорядоченность и выразительность графических и изобразительных элементов).

□ допускается наличие анимационных и звуковых эффектов.

Оценка доклада (резюме, эссе) производится в рамках 12-балльного творческого рейтинга действующей в ЮЗГУ балльно - рейтинговой оценки успеваемости и качества знаний студентов. Итоговая оценка является суммой баллов, выставяемых преподавателем с учетом мнения других студентов по каждому из перечисленных выше методических требований к докладу и презентации.

По дисциплине «Актуальные проблемы обеспечения транспортной безопасности» также формой самостоятельной работы студентов является выполнение практических заданий (решения задач, выполнения расчетных и лабораторных работ, оформление отчетов о самостоятельной работе), содержание которых определяется содержанием настоящих методических указаний. Часть практических заданий может быть выполнена студентами на аудиторных практических (лабораторных) занятиях под руководством преподавателя. После того, как преподавателем объявлено, что рассмотрение данной темы на аудиторных занятиях завершено, студент переходит к самостоятельному выполнению практических заданий, пользуясь настоящими методическими указаниями, конспектом лекций по соответствующей теме,

записями, сделанными на практических занятиях, дополнительной литературой по теме. Все практические задания для самостоятельного выполнения студентами, приведенные в настоящих методических указаниях обязательны для выполнения в полном объеме.

6. Подготовка к тестированию предусматривает повторение лекционного материала и основных терминов, а также самостоятельное выполнение заданий в текстовой форме, приведенных в настоящих методических указаниях.

7. Самоконтроль является обязательным элементом самостоятельной работы студента по дисциплине «Актуальные проблемы обеспечения транспортной безопасности». Он позволяет формировать умения самостоятельно контролировать и адекватно оценивать результаты своей учебной деятельности и на этой основе управлять процессом овладения знаниями. Овладение умениями самоконтроля формирует навыки планирования учебного труда, способствует углублению внимания, памяти и выступает как важный фактор развития познавательных способностей.

Самоконтроль включает:

1. Ответ на вопросы для самоконтроля для самоанализа глубины и прочности знаний и умений по дисциплине.
2. Критическую оценку результатов своей познавательной деятельности.

Самоконтроль учит ценить свое время, позволяет вовремя заменить и исправлять свои ошибки.

Формы самоконтроля могут быть следующими:

- устный пересказ текста лекции и сравнение его с содержанием конспекта лекции;
- ответ на вопросы, приведенные к каждой теме (см. раздел 2 настоящих методических указаний);
- составление плана, тезисов, формулировок ключевых положений текста по памяти;
- ответы на вопросы и выполнение заданий для самопроверки (настоящие методические указания предполагают вопросы для самоконтроля по каждой изучаемой теме);
- самостоятельное тестирование по предложенным в настоящих методических указаниях тестовым заданиям.

Самоконтроль учебной деятельности позволяет студенту оценивать эффективность и рациональность применяемых методов и форм умственного труда, находить допускаемые недочеты и на этой основе проводить необходимую коррекцию своей познавательной деятельности.

При возникновении сложностей по усвоению программного материала необходимо посещать консультации по дисциплине, задавать уточняющие вопросы на Темах и практических занятиях, уделять время самостоятельной подготовке (часы на самостоятельное изучение), осуществлять все формы самоконтроля.

#### **1.4. Формы контроля знаний**

##### **1.4.1. Текущий контроль изучения дисциплины**

Текущий контроль изучения дисциплины осуществляется на основе балльно-рейтинговой системы (БРС) контроля оценки знаний в соответствии со следующими этапами:

1. Студент очной формы обучения на каждой контрольной точке может получить максимально 16 баллов (из них: 4 балла – за посещаемость, 12 баллов – за успеваемость). Текущий контроль изучения дисциплины осуществляется с помощью экзамена. Контрольно-измерительные материалы к зачету и экзамену утверждаются заведующим кафедрой.

В результате освоения дисциплины студент получает оценку в соответствии с набранными в сумме баллами (таблица 3).

Таблица 3 – Соответствие баллов оценке

Оценка	Удовлетворительно	Хорошо	Отлично
Набранная сумма баллов (max 100)	от 50 до 69 баллов	от 70 до 84 баллов	от 85-100 баллов

##### **1.4.2. Итоговый (промежуточный) контроль**

*Промежуточная аттестация* по дисциплине проводится в форме тестирования. Для тестирования используются контрольно-измерительные материалы (КИМ) – задания в тестовой форме, составляющие банк тестовых заданий (БТЗ) по дисциплине, утвержденный в установленном в университете порядке.

Проверяемыми на промежуточной аттестации элементами содержания являются темы дисциплины, указанные в разделе 4 настоящей программы. Все темы дисциплины отражены в КИМ в равных долях (%). БТЗ включает в себя не менее 100 заданий и постоянно пополняется. Для проверки знаний используются вопросы и задания в различных формах:

- закрытой (с выбором одного или нескольких правильных ответов),
- открытой (необходимо вписать правильный ответ),
- на установление правильной последовательности,
- на установление соответствия.

*Умения, навыки и компетенции* проверяются с помощью задач кейсового характера. Некоторые задачи, проверяющие уровень сформированности компетенций, являются многовариантными. Часть умений, навыков и компетенций прямо не отражена в формулировках задач, но они могут быть проявлены обучающимися при их решении.

В каждый вариант КИМ включаются задания по каждому проверяемому элементу содержания во всех перечисленных выше формах и разного уровня сложности. Такой формат КИМ позволяет объективно определить качество освоения обучающимися основных элементов содержания дисциплины и уровень сформированности компетенций.

### ***Примерный перечень вопросов для подготовки к экзамену***

1. Формирования единого транспортного пространства России.
2. Правовое регулирование института ОТБ.
3. Транспортное право.
4. Понятие «транспортная безопасность».
5. Транспортная инфраструктура.
6. Законодательный дисбаланс. Систематизация транспортного законодательства.
7. Международное сотрудничество.
8. Технологическая, антитеррористическая, общеуголовная, экономическая безопасность.
9. Терроризм на транспорте.



10. Формы организованной преступности и формы международного сотрудничества.
11. Транснациональная преступность.
12. Практика взаимодействия органов МВД России.
13. Проблемы изучения дорожно-транспортных происшествий.
14. Экономические потери.
15. Транспортная система.
16. Обеспечение безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.
17. ФЗ «О транспортной безопасности»: основные положения.
18. Системы профилактики преступности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры. Тенденции развития транспортной преступности.
19. Деятельность правоохранительных органов на объектах транспорта.
20. Концепция долгосрочного социально-экономического развития РФ.
21. Транспортная стратегия РФ.
22. Правовое регулирование транспортной безопасности.
23. Деятельность Министерства транспорта РФ.
24. Соотношение терминов «транспортная безопасность» и «безопасность на транспорте».
25. Объекты транспортной инфраструктуры. Задачи обеспечения безопасности на транспорте.
26. Оценка уязвимости транспортных средств. Проблемы реализации института обеспечения ТБ.
27. Реализация института уголовной ответственности в сфере обеспечения транспортной безопасности.
28. Обеспечение транспортной безопасности: контроль и надзор.
29. Цели обеспечения транспортной безопасности.
30. Структура транспортных преступлений.
31. Предмет автотранспортных преступлений.
32. Квалификация действий водителя.

33. Проблемы в реализации института уголовной ответственности в сфере обеспечения транспортной безопасности.

34. Система преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

35. Понятие транспортного преступления.

36. Соотношение терминов «транспортное средство», «система транспортных преступлений», «механическое транспортное средство», «видовой объект транспортных преступлений».

37. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения».

38. Признаки транспортного преступления.

39. Понятие личности преступника и его признаки.

40. Биологические (физические) признаки.

41. Социально-демографические признаки.

42. Роль семьи в формировании мотивов преступного поведения.

43. Нравственно-психологические особенности.

44. Проблема профессионального отбора и подготовки кадров. Программы профессиональной подготовки.

45. Порядок прохождения профессиональной подготовки лиц.

46. Тренировочная база.

47. Аттестация и сертификация образовательных учреждений.

48. Методы проверки соответствия личностных (психофизиологических) качеств.

49. Перечень отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности.

50. Субъекты транспортной инфраструктуры.

51. Подготовка специалистов для отрасли ИТС

52. Эпоха цифрового управления экономическими процессами.

53. Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы.

54. Программа «Цифровая экономика Российской Федерации».

55. «Диджитализация».

56. Соотношение понятий цифровая трансформация, автоматизация и информатизация.

57. Сервисы цифровой трансформации. Рынок транспортных услуг.

58. Цифровизация.

59. Интеллектуальные транспортные системы России.

60. Проблема разделения полномочий.

61. Концепция РНИсов.

62. Развитие ИТС.

63. Экономическая рентабельность цифровизации транспорта.

64. Критерии экономической эффективности цифровых управляющих систем.

## **2. СОДЕРЖАНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ**

### **Тема 1. Исторические аспекты развития института обеспечения транспортной безопасности**

Формирования единого транспортного пространства России на базе сбалансированного, опережающего развития транспортной инфраструктуры, безусловно, не может решаться без правового регулирования отношений в сфере управления, финансирования и определения правового порядка, гарантирующего функционирование транспортной системы.

Правовое регулирование обеспечивает работу единой системы транспортных коммуникаций, способствует созданию интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта. Без правового регулирования транспортных отношений невозможно обеспечивать безопасность на транспорте.

На всех видах транспорта безопасность движения, безопасность полётов, безопасность судоходства обеспечиваются путём правового установления порядка, предотвращающего угрозы и опасность причинения вреда людям и транспортной инфраструктуре, транспортным средствам. Инженерно-технические и организационные меры структурируются и применяются в рамках норм современного законодательства.

Развитие общественных отношений подтверждает историческую взаимосвязь развития транспорта и правового регулирования транспортных отношений, прослеживаемую с самых давних времён.

Укрепление правовых основ транспортной деятельности проходило под давлением двух факторов. Первым выступал процесс развития транспортных технологий, шедший в русле индустриализации. Вторым фактором являлся рост потребности в расширении и улучшении качества транспортных услуг. Полноценная реализация обоих факторов не могла осуществляться без соответствующего правового регулирования, без создания и развития транспортного права.

Транспортное право продолжает развиваться под воздействием потребностей, диктуемых задачами развития транспорта, определёнными в стратегических программных документах России, направленными на создание условий, способствующих экономическому росту, повышению конкурентоспособности национальной экономики и повышению качества жизни населения, оказанию доступных, безопасных и высококачественных транспортных услуг. В настоящее время транспортное право представляет собой большой объём разнообразных правовых концепций, теоретических положений, правовых идей, правовых принципов, огромного количества законов, учений, одним из которых и является учение о транспортной безопасности.

Для того чтобы транспортная система отвечала требованиям, заявленным в государственных программных документах, нужны чёткие, удобные правовые регуляторы, гарантированно обеспечивающие содержание и безопасное функционирование всей структуры, образующей транспортный комплекс. Одним из

основных средств правового регулирования в настоящее время служит Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее — Федеральный закон №16), с момента вступления в силу которого в феврале 2020 года исполнилось тринадцать лет. Достаточно наглядный срок для подведения некоторых итогов становления данного нормативного акта, и законодательной базы в данной сфере в целом.

Во исполнение данного Федерального закона Правительством РФ, Минтрансом России и подведомственными ему службой и агентствами разработан и утвержден большой блок подзаконных нормативных правовых актов. На основании этого, транспортную безопасность на сегодняшний день можно рассматривать как полноценно сформировавшийся юридический институт.

### **Вопросы и задания для самопроверки**

1. Формирования единого транспортного пространства России.
2. Правовое регулирование института ОТБ.
3. Транспортное право.
4. Понятие «транспортная безопасность».
5. Транспортная инфраструктура. Законодательный дисбаланс
6. Систематизация транспортного законодательства

## **Тема 2. Международное сотрудничество в области обеспечения транспортной безопасности**

В настоящее время в структуре национальных интересов Российской Федерации особое место занимают направления, связанные с транспортной безопасностью. На формирование приоритетов государства в транспортной сфере большое влияние оказывает не только внутренняя обстановка, складывающаяся внутри страны, но и положение России на международной арене, а также качество и объемы международного сотрудничества в правоохранительной сфере.

Правовые условия международного сотрудничества государств определяются тем, что международный правопорядок строится на основе верховенства права и высокого уровня доверия

в системе межгосударственных отношений, а безопасность государства находится в прямой зависимости от безопасности всего мирового сообщества.

Транспортная безопасность является многопрофильной понятийной категорией, включающей в себя технологическую, антитеррористическую, общеуголовную, экономическую безопасность<sup>1</sup>. Как подчеркивает Н.В. Малахова, А.В. Амелчакова население мира увеличилось, в результате чего стало больше регионов с нищетой, болезнями и голодом<sup>2</sup>. Более того, наблюдаются крупные перемещения людей через национальные границы. Кумулятивный эффект этих условий - больше людей, больше возможностей и, возможно, причин совершения преступлений, а также более эффективное перемещение людей и информации через национальные границы.

Несмотря на долгую, насыщенную событиями историю, есть убедительные доказательства того, что транснациональная преступность сегодня стала более распространенной и серьезной, чем когда-либо прежде.

Условия современного мира, значительно отличающегося от мира до индустриальной эпохи, способствуют усилению транснациональной преступности. Транспортные инфраструктуры улучшились и значительно расширились, особенно авиаперевозки и автомобильные поездки; международный туризм и деловые поездки находятся на рекордном уровне<sup>3</sup>. Неудивительно, что сейчас регулярно идут сообщения о случаях международного терроризма, контрабанды, компьютерных преступлений, бегства от правосудия, незаконного оборота наркотиков и нелегальной иммиграции.

Надежное обеспечение транспортной безопасности в данный момент стало актуальной задачей для многих иностранных

---

<sup>1</sup> Грибунов, О.П. Международное сотрудничество в обеспечении транспортной безопасности / О.П. Грибунов // Проблемы современного законодательства России и зарубежных стран. — 2018. — № 2. — С. 88.

<sup>2</sup> Малахова, Н.В. Международное полицейское сотрудничество: возможности и препятствия / Н.В. Малахова, А.В. Амелченко // Актуальные проблемы международного сотрудничества в борьбе с преступностью сборник статей по итогам Международной научно-практической конференции, приуроченной к 70-летию принятия Генеральной Ассамблеей Организация Объединенных Наций Всеобщей декларации прав человека 1948 года (31 октября 2018 г.) / Д.Д. Шалягина. — Москва: Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2019. — С. 88.

<sup>3</sup> См.: Там же.

государств, что обусловлено рядом факторов. Первый из них состоит в расширении масштабов деятельности международных террористических организаций. Терроризм на транспорте, как особый вид терроризма, превратился в многогранное и быстро распространяющееся явление современной общественной жизни.

Возрастающая роль всей инфраструктуры общества и, в частности, транспорта в международном сообщении, повсеместное использование высоких технологий делают транспорт жизненно важной артерией современной цивилизации.

### **Вопросы и задания для самопроверки**

1. Международное сотрудничество.
2. Технологическая, антитеррористическая, общеуголовная, экономическая безопасность
3. Терроризм на транспорте.
4. Формы организованной преступности и формы международного сотрудничества. Транснациональная преступность.
5. Практика взаимодействия органов МВД России.

### **Тема 3. Общая характеристика и состояние транспортной преступности в России**

В России в период времени с 2010 по 2020 гг. в дорожно-транспортных происшествиях (далее по тексту - ДТП) погибло свыше 271 тыс. человек, кроме того ранено 2,5 млн. человек, пострадало 227 тыс. детей, не достигших 16 лет, а 9 тыс. из них погибли. Третья часть всех погибших на автодорогах - это люди в возрасте от 26 до 40 лет, т.е. активные трудоспособные лица. Почти каждый пятый пострадавший в дорожно-транспортном происшествии и преступлении стал инвалидом. Каждый год экономические потери от дорожно-транспортных преступлений составляют почти 2% валового внутреннего продукта, что сопоставимо с валовым продуктом Краснодарского края или Республики Татарстан.

Проблемы изучения дорожно-транспортных происшествий связаны с взаимодействием разнообразных социальных групп:

правоприменителей, правонарушителей, нейтральных лиц (свидетелей, экспертов, понятых и др.), составляющих общество, но различающихся по своим статусам. В то же время полное и всестороннее исследование данного вида правонарушений возможно только на основе взаимодействия разнообразных гуманитарных и естественных наук, каждая из которых изучает его под своим углом зрения, с помощью специфических способов, методов, средств.

Обеспечение безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры, в соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», относится к числу приоритетных задач, решаемых государственными органами. Достижению указанной цели должен отвечать уровень правоохранительной работы, осуществляемой на объектах транспорта<sup>4</sup>.

Транспортная система является достаточно специфичной отраслью экономики Российского государства, что обусловлено наличием у нее характерных особенностей, а также объясняет особую специфику преступлений, совершаемых на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.

Транспортные преступления - сложные общественно опасные деяния с альтернативными последствиями, причиняющими вред и интересам граждан, и интересам нормальной деятельности определенной структуры транспортной системы, и в конечном итоге всей транспортной системе<sup>5</sup>.

### **Вопросы и задания для самопроверки**

1. Проблемы изучения дорожно-транспортных происшествий. Экономические потери.
2. Транспортная система.
3. Обеспечение безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.
4. ФЗ «О транспортной безопасности»: основные положения.
5. Системы профилактики преступности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры.

---

<sup>4</sup> Суденко В.Е. Дорожно-транспортные происшествия и преступления: причины, проблемы борьбы с ними // Транспортное право и безопасность. - 2019.- № 2 (30). - С. 46.

<sup>5</sup> Борисов А.В. Криминологическая характеристика транспортной преступности // Вестник Академии права и управления.- 2019. - № 2 (55). - С. 33.



6. Тенденции развития транспортной преступности.

7. Деятельность правоохранительных органов на объектах транспорта.

8. Концепция долгосрочного социально-экономического развития РФ.

9. Транспортная стратегия РФ.

#### **Тема 4. Особенности правовой регламентации деятельности по обеспечению транспортной безопасности**

Нормативно-правовые акты создаются в целях охраны правоотношений, а также их защиты. Говоря о транспорте, стоит отметить, что нередко именно он становится средством достижения целей преступных организаций, ведь является источником скопления больших масс людей. Именно транспортная безопасность создаёт предпосылки к здоровому существованию общества, ведь учитывая многообразие видов опасностей транспортная – способна обезопасить не одну жизнь. Говоря о «высоко рискованных объектах», к которым относят источники массового поражения населения и территории, это техногенные риски и криминал. Федеральный закон «О транспортной безопасности» в основном ориентирован на антитеррористические мероприятия.<sup>6</sup> А вот техногенные риски уходят на второй план. Наибольшее количество преступлений на транспорте связано с преступлениями против собственности. Наибольшее количество преступлений – это кражи. На втором месте – взяточничество, а завершает список преступлений нарушение ПДД и эксплуатации транспортных средств.

Говоря о правовом регулировании транспортной безопасности, в первую очередь стоит выяснить понятие, чтобы наиболее точно разобраться с основными моментами. Так, данный термин был введён Постановлением Правительства РФ от 11 июня 2004 г. №274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации». В данном нормативном акте было закреплено, что Минтранс России разрабатывает проекты нормативных актов,

---

<sup>6</sup>О транспортной безопасности: федер. закон № 16-ФЗ от 02.02.2007 г. // Российская газета. - 14 февраля. - 2007 г.

связанных с транспортной безопасностью и вносит их на рассмотрение в Правительство РФ.<sup>7</sup> Считаем, что термин транспортная безопасность должен включать безопасность на транспорте, безопасность при его эксплуатации и конечно же безопасность транспорта при террористическом акте. Определение же было дано позднее, так 9 февраля 2007 года Президент Российской Федерации подписал Федеральный закон №16-ФЗ «О транспортной безопасности», в котором «Транспортная безопасность определяется как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства».

«Акт незаконного вмешательства – это «противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий».<sup>8</sup> Данные признаки, которые содержатся в данном термине ранее находили своё отражение в термине «авиационная безопасность».

#### **Вопросы задания для самопроверки:**

1. Правовое регулирование транспортной безопасности.
2. Деятельность Министерства транспорта РФ.
3. Соотношение терминов «транспортная безопасность» и «безопасность на транспорте».
4. Объекты транспортной инфраструктуры.
5. Задачи обеспечения безопасности на транспорте.
6. Оценка уязвимости транспортных средств.
7. Проблемы реализации института обеспечения ТБ.

### **Тема 5. Особенности уголовно-правовой квалификации преступлений, посягающих на транспортную безопасность**

В соответствии с данными, предоставляемыми ООН ежегодно во всем мире на дорогах гибнет около 1, 3 миллиона человек, а

<sup>7</sup>Вопросы Министерства Транспорта Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 11 июня 2004 г. № 274.

<sup>8</sup>О транспортной безопасности: Федер. закон № 16-ФЗ от 02.02.2007 г. // Российская газета. - 14 февраля. - 2007 г.

более 10 миллионов получают ранения различной степени тяжести. В результате ДТП 3 тысячи человек погибают и более 100 тысяч получают травмы. По прогнозам, которые ранее делала Всемирная организация здравоохранения, к настоящему году травматизм в результате ДТП может стать третьей из основных причин гибели или увечий. В транспортных авариях количество жертв превышает количество пострадавших и погибших в стихийных бедствиях, во время военных действия и при прочих катастрофах<sup>9</sup>.

Вопросы, касающиеся транспортной безопасности, всегда были актуальными для многих стран мира. Необходимость детального правового регулирования данной сферой обусловлена транспортными катастрофами, произошедшими за последнее десятилетие. В Российской Федерации был принят ряд нормативно-правовых актов, регламентирующих транспортную безопасность, к ним относятся: Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее – Закон № 16-ФЗ), отраслевые приказы Минтранса РФ о требованиях по обеспечению транспортной безопасности, а также ряд других правовых актов.

Принятие такого массива регулятивных норм обусловлено событиями, которые ежедневно происходят в нашей стране, связанные с транспортной безопасностью, на основе этого в УК РФ была введена новая норма, устанавливающая уголовную ответственность за неисполнение требований по обеспечению безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах - ст. 263.1 УК РФ<sup>10</sup>.

Прежде чем рассмотреть реализацию института уголовной ответственности в сфере обеспечения транспортной безопасности необходимо рассмотреть основные понятия и цели её обеспечения. Закон № 16-ФЗ закрепил понятие транспортной безопасности – состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Обеспечение транспортной безопасности - реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса,

---

<sup>9</sup> Организация Объединенных Наций. - URL: <https://www.un.org.ru> (дата обращения: 25.05.2020).

<sup>10</sup> Кузнецов М. П. Уголовная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности // Российский юридический журнал. — 2012. — № 6. — С. 20.

соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства.

Целями обеспечения транспортной безопасности является устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, а также защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

#### **Вопросы задания для самопроверки:**

1. Реализация института уголовной ответственности в сфере обеспечения транспортной безопасности.

2. Обеспечение транспортной безопасности: контроль и надзор.

3. Цели обеспечения транспортной безопасности.

4. Структура транспортных преступлений.

5. Предмет автотранспортных преступлений.

6. Квалификация действий водителя.

7. Проблемы в реализации института уголовной ответственности в сфере обеспечения транспортной безопасности.

#### **Тема 6. Транспортное преступление: понятие, признаки, виды**

В современной России проблемы обеспечения безопасности движения, в том числе на дорогах относятся к числу общенациональных. Одной из задач юридической науки в области предупреждения преступлений является изучение эффективности уголовного законодательства, в частности достижения целей наказания за совершенное преступление.

Глава 27 Уголовного кодекса Российской Федерации «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта», содержащая в первой редакции девять статей, за историю своего существования подвергалась существенным изменениям, которые касались исключения одних статей и дополнения главы новыми статьями, также изменялось наименование и содержание статей. В частности, было принято четырнадцать федеральных законов, которыми внесено более 80 изменений и дополнений, без учета тех, которые касались

отдельных видов наказаний и их объема. К наиболее существенным из их числа следует отнести следующие: исключение двух статей (ст. 265, 269 УК); дополнение четырьмя новыми статьями (ст. 263<sup>1</sup>, 264<sup>1</sup>, 267<sup>1</sup>, 271<sup>1</sup> УК); изменение дважды наименования одних и тех же статей (ст. 263 и 263<sup>1</sup> УК); дополнение и изменение примечаний к четырем статьям (ст. 263, 263<sup>1</sup>, 264, 267 УК); изменение редакции диспозиций пяти статей (ст. 263, 263<sup>1</sup>, 264, 270, 271 УК); изменение санкции всех статей в части перечня видов и пределов наказаний.

Несмотря на существенные количественные и качественные изменения и дополнения в данной главе УК РФ, последние из которых произошли в июне 2019 г., без должного внимания остаются вопросы, решение которых непосредственно связано с систематизацией уголовного законодательства и проблемами квалификации преступления.

Неоднократно обращалось внимание на необходимость разработки понятия транспортного преступления, имеющего исключительное значение для формирования отдельной главы, систематизации уголовно-правовых норм о транспортных преступлениях, их отграничения от смежных с ними преступлений, а также для квалификации соответствующих общественно опасных деяний.

Задолго до выделения рассматриваемой главы, придавая данному вопросу особое значение, Н.С. Алексеев писал: «Обращает на себя внимание тот факт, что в уголовном законодательстве этого периода не было ни одной специальной нормы, непосредственно направленной на охрану безопасного функционирования автотранспортных средств. Между тем с развитием автомобильной промышленности, ростом автопарка, интенсификацией движения по дорогам страны обеспечение безопасности такого движения становилось все более серьезной проблемой».<sup>11</sup>

На важность разработки данного вопроса обращал внимание Б.А. Куринов, который неоднократно указывал на необходимость «образования в Уголовном кодексе самостоятельной главы

---

<sup>11</sup> Алексеев Н.С. Транспортные преступления. Ответственность за преступления, посягающие на правильную работу советского транспорта. Л., 1957. – С. 28.

«Транспортные преступления», куда следовало бы отнести все преступления, нарушающие нормальную, безопасную работу всех видов транспорта». <sup>12</sup>

Существование данной проблемы отмечал также И.Г. Маландин, подчеркивавший, что в криминалистической литературе, в законодательных и ведомственных актах нет единства в терминологии, обозначающей происшествия с транспортными средствами. <sup>13</sup>

Выделение в действующем УК РФ самостоятельной главы справедливо рассматривалось как исторически важный шаг в развитии и систематизации уголовного законодательства в целом и в области безопасности движения транспорта в частности.

#### **Вопросы задания для самопроверки:**

1. Система преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

2. Понятия транспортного преступления.

3. Соотношение терминов «транспортное средство», «система транспортных преступлений», «механическое транспортное средство», «видовой объект транспортных преступлений».

4. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения».

5. Признаки транспортного преступления.

### **Тема 7. Криминологическая характеристика личности преступника, посягающего на транспортную безопасность**

Обеспечение транспортной безопасности невозможно представить без опоры на современные научные исследования, в том числе криминологико-психологические, личности преступника,

<sup>12</sup> Куринов Б.А. О понятии и системе транспортных преступлений в советском законодательстве // Правоведение. - Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1964. - № 3. - С. 109.

<sup>13</sup> Маландин И. Г. Происшествия и правонарушения на автомобильном и городском электротранспорте в СССР. Причины дорожно-транспортных происшествий и ответственность за транспортные правонарушения / Маландин И.Г. – Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1968. – С. 94.

виновного в совершении транспортного преступления. Изучение личности преступника, совершившего преступления, посягающие на транспортную безопасность Российской Федерации, имеет важное криминологическое значение. На сегодняшний день под транспортной безопасностью принято понимать состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества, а также государства в целом от внутренних и внешних угроз в сфере транспорта, состояние защищенности транспортного комплекса от данных угроз. К числу угроз следует отнести, прежде всего, угоны, хищения транспортных средств, нарушение правил эксплуатации транспорта, нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта и т.д.

Поэтому исследование личности, совершившей преступления в сфере обеспечения транспортной безопасности, выступает в качестве одного из комплекса обстоятельств, выступающих причиной совершения преступлений данной категории. Именно с помощью криминологического исследования личности виновного, путем ее анализа становится возможным изучить процессы мотивации и механизма противоправного поведения.

Понятие личности преступника является достаточно сложным и в теории трактуется далеко не однозначно. Так, Дагель П.С. считает, что личность преступника, как и любого другого человека, характеризуется совокупностью различных обстоятельств. Это его социальные (трудовые, политические, семейные, бытовые и др.); морально-политические качества (мировоззрения, интересы, убеждения,); психологические свойства и особенности (волевые качества, интеллект, темперамент, эмоциональные особенности); демографические и физические данные (возраст, пол, состояние здоровья); наконец, это биография, его жизненный опыт, образование.

Мауленов Г.С. убежден, что преступником является лицо, которое виновно совершило общественно опасное деяние, запрещенное уголовным кодексом, характеризуется совокупностью социально-психологических свойств, сочетающихся с внешними условиями и обстоятельствами и под этими факторами влияющими на его преступное поведение.

По нашему мнению, под личностью преступника следует понимать совокупность негативных социально значимых свойств лица, совершившего преступление, влияющих в сочетании с внешними условиями и обстоятельствами на характер преступного поведения.

Таким образом, необходимо рассмотреть основные признаки личности преступника, совершившего преступления в сфере обеспечения транспортной безопасности и его социально-значимые особенности.

При анализе личности преступника следует обратить внимание на его биологические (физические) признаки, поскольку непосредственно они отличают личность преступника от личности иных граждан, в частности, правопослушных граждан государства; а также уголовно-правовые, социально-демографические и социально-психологические, так как дают возможность глубже познать сущность личности (мировоззренческие и нравственные качества: взгляды, убеждения, ценностные ориентации) и, кроме того, изучить социальные роли и статусы лиц, совершающих преступления. Поэтому в данной статье будем рассматривать структуру личности преступника, совершающего преступления в сфере транспортной безопасности, с учетом вышеперечисленных признаков.

#### **Вопросы задания для самопроверки:**

1. Понятие личности преступника и его признаки.
2. Биологические (физические) признаки.
3. Социально-демографические признаки.
4. Роль семьи в формировании мотивов преступного поведения.
5. Нравственно-психологические особенности.

### **Тема 8. Проблемы реализации института обеспечения транспортной безопасности**

Переходя к вопросу о современных проблемах обеспечения транспортной безопасности, отметим следующее. 9 февраля 2017 года исполнилось 10 лет принятия Федерального закона ФЗ-16 «О транспортной безопасности». Закон за это период неоднократно изменялся и дополнялся и в настоящее время подготовлены



очередные поправки. В работе над поправками приняли различные заинтересованные ведомства, в том числе профессиональное сообщество.

В настоящее время подготовка специалистов в области транспортной безопасности осуществляется только по дополнительным профессиональным программам повышения квалификации.

Как следует из ФЗ «Об образовании в РФ» повышение уровня квалификации подразумевает, что специалист обладает конкретным уровнем знаний, которые необходимо повысить. Уровень, а также квалификационные требования обозначены в Едином квалификационном справочнике.

На сегодняшний день в данном документе отсутствует раздел по квалификационным требованиям всех категорий сил обеспечения транспортной безопасности.

Из этого следует, что мы повышаем квалификацию профессий и должностей сил обеспечения транспортной безопасности, которых нет. Хотя в рамках реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте на написание профессиональных программ обучения были выделены денежные средства профильным ВУЗам - результат нулевой.

На расширенных совещаниях в Минтрансе России, на которые приглашались сотрудники Минобрнауки России, у участников сформировалось консолидированное мнение, что необходимости в профессиональных программах обучения для сил обеспечения транспортной безопасности нет.

Были высказаны предложения о целесообразности разработки программ профессиональной подготовки, утверждения и внедрения навыков, необходимых для освоения нового вида работы и получения новых квалификаций. Срок освоения реабилитационным программам профессионального образования, как правило, составляет порядка 250 лекционных часов, что порой

приводит к удорожанию обучения сотрудников прокуратуры Вооруженных Сил по сравнению с обучением.<sup>14</sup>

Слушателям дополнительных профессиональных программ могут быть люди со средним профессиональным и / или высшим образованием или без него.

Фактически, обеспечение транспортной безопасности обеспечивает большое количество работников со средним, а иногда и неполным средним образованием, и это не только водители, но и сотрудники, которые проводят инспекции на крупных объектах транспортной инфраструктуры. И тут обоснованно встает следующий вопрос – а что же собственно делать с этими сотрудниками.

### **Вопросы задания для самопроверки:**

1. Проблема профессионального отбора и подготовки кадров.
2. Программы профессиональной подготовки. Порядок прохождения профессиональной подготовки лиц.
3. Тренировочная база. Аттестация и сертификация образовательных учреждений.
4. Методы проверки соответствия личностных (психофизиологических) качеств. Перечень отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности.
5. Субъекты транспортной инфраструктуры.
6. Подготовка специалистов для отрасли ИТС.

## **Тема 9. Цифровизация и транспортная безопасность**

Пришедшая эпоха цифрового управления экономическими процессами обязывает на применение новых инновационных управленческих механизмов, способных объективно ответить глобальным вызовам. Наступающие изменения технологического уклада во всех отраслях народного хозяйства обуславливают создание кардинально новых национальных и

---

<sup>14</sup> Постановление Правительства РФ от 10.12.2008 N 940 (ред. от 30.12.2013) «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)»[Электронный ресурс]. - Доступ из справ.-правовой системы КонсультантПлюс..

отраслевых стратегий и программ, направленных на реинженеринг существующих процессов управления.

В соответствии с положениями Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы Правительством РФ была принята Программа «Цифровая экономика Российской Федерации». В указанном нормативном акте выдвигаются цели и задачи основных мер государственной политики Российской Федерации по созданию необходимых условий для развития цифровой экономики государства, в которой данные в цифровой форме являются ключевым фактором производства во всех сферах социально-экономической деятельности, что повышает конкурентоспособность страны, качество жизни граждан, обеспечивает экономический рост и национальный суверенитет.

Цифровая трансформация (или другими словами «диджитализация») является важнейшим механизмом построения цифровой экономики. Поскольку нормативное закрепление дефиниций «цифровая экономика» и «цифровая трансформация» отсутствует, необходимо определить эти понятия с точки зрения практической сферы их использования. Так, представляется обоснованной точка зрения Г.В.Зубакова и О.Д. Проценко, определяющие цифровую экономику как науку о принципах управления в сфере производства, распределения, обмена и потребления товаров и услуг, в которой инструментом управления выступают данные в цифровой форме. Под цифровой трансформацией авторами понимается преобразование соответствующего бизнес-процесса в новой экономике.

Таким образом, основным отличием цифровой трансформации от автоматизации и информатизации выступает создание новых возможностей и построение новых процессов и сервисов, а не только усовершенствование и повышение эффективности уже существующих. В практическом обиходе термин «цифровизация» приравнивается многими к «оцифровке» имеющихся технологий.

Сервисы цифровой трансформации должны отвечать трем критериям: лучше, быстрее, дешевле. В своей совокупности

данные требования означают создание более качественных сервисов, упрощенных и понятных в эксплуатации, максимально сокращающие время, необходимое для обработки информации и что не менее важно – снижающие затраты как органов власти, так и самих субъектов пользования данными сервисами.

### **Вопросы задания для самопроверки:**

1. Эпоха цифрового управления экономическими процессами.
2. Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы.
3. Программа «Цифровая экономика Российской Федерации».
4. «Диджитализация». Соотношение понятий цифровая трансформация, автоматизация и информатизация.
5. Сервисы цифровой трансформации.
6. Рынок транспортных услуг. Цифровизация. Интеллектуальные транспортные системы России.
7. Проблема разделения полномочий.
8. Концепция РНИсов. Развитие ИТС.
9. Экономическая рентабельность цифровизации транспорта.
10. Критерии экономической эффективности цифровых управляющих систем.

## **3. УЧЕБНО-МЕТОДИЧЕСКОЕ И ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДИСЦИПЛИНЫ**

### **3.1. Основная и дополнительная литература**

1. Яковлева, Е. О. Криминологическая характеристика неосторожных преступлений, совершаемых на транспорте : учебное пособие / Е. О. Яковлева ; Юго-Зап. гос. ун-т. - Курск : ЮЗГУ, 2019. - 155 с. - Текст : непосредственный.
2. Яковлева, Е. О. Криминологическая характеристика неосторожных преступлений, совершаемых на транспорте :

учебное пособие / Е. О. Яковлева ; Юго-Зап. гос. ун-т. - Курск : ЮЗГУ, 2019. - 155 с. - Текст : электронный.

3. Криминология. Общая часть : учебник для академического бакалавриата / под общ. ред. ректора Академии Генеральной прокуратуры РФ, д-ра юрид. наук, проф. О. С. Капинус. - Москва : Юрайт, 2017. - 303 с. - Текст : непосредственный.

4. Курганов, С. И. Криминология : учебное пособие / С. И. Курганов. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва : Юнити, 2015. – 184 с. –

URL: <https://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=118268> (дата обращения: 01.09.2021). – Режим доступа: по подписке. – Текст : электронный.

5. Шевелева, С. В. Криминология : учебное пособие / С. В. Шевелева, А. А. Гребеньков, В. Е. Новичков ; Юго-Зап. гос. ун-т. - Курск : ЮЗГУ, 2011. - 294 с. - Текст : электронный.

6. Шевелева, С. В. Криминология : учебное пособие / С. В. Шевелева, А. А. Гребеньков, В. Е. Новичков ; Юго-Зап. гос. ун-т. - Курск : ЮЗГУ, 2011. - 294 с. - Текст : непосредственный.

7. Кузьмина, Н. В. Криминология: учебное пособие для бакалавриата / Н. В. Кузьмина. – Москва ; Берлин : Директ-Медиа, 2020. – 342 с. : ил., табл. –

URL: <https://biblioclub.ru/index.php?page=book&id=575460> (дата обращения: 01.09.2021). – Режим доступа: по подписке. – Текст : электронный.

### **3.2. Используемые информационные технологии и перечень ресурсов информационно-телекоммуникационной сети Интернет**

1. <http://pravo.fso.gov.ru/>Официальный интернет-портал правовой информации. Государственная система правовой информации. [Электронный ресурс].

2. <http://crimestat.ru/>Информационно-аналитический портал правовой статистики Генеральной прокуратуры Российской Федерации. [Электронный ресурс].

3. Электронная библиотека [elibrary.ru](http://elibrary.ru).
4. Электронная библиотека [cyberleninka.ru](http://cyberleninka.ru).
5. <https://biblioclub.ru/> - ЭБС «Университетская библиотека онлайн»
6. [lib.swsu.ru/](http://lib.swsu.ru/) - Электронная библиотека ЮЗГУ
7. [https://e.lanbook.com /](https://e.lanbook.com/) - ЭБС «Лань»