

Литература:

1. Модели и методы анализа и синтеза сценариев развития социально-экономических систем: в 2-х кн./Под ред. В.Л. Шульца и В.В. Кульбы. – М.: Наука, 2012. – Кн. 1 – 304 с. Кн. 2 – 358 с.

2. Шульц В.Л., Бочкарёв С.А., Кульба В.В. и др. Анализ проблем трансформации систем законодательного регулирования и правоприменения в условиях цифровизации и методов оценки эффективности принимаемых решений//Национальная безопасность /nota bene. – 2019. – №4. – С. 19-74.

3. Эккерсон У. Панели индикаторов как инструмент управления. Ключевые показатели эффективности, мониторинг деятельности, оценка результатов. – М.: Издательство Альпина Бизнес Букс, 2007. – 396 с.

Исмаилов Ж.И.

Безопасность транспортных систем стран ЕАЭС: нормативно правовые аспекты нового шелкового пути

Аннотация: Рассмотрены нормативно-правовые аспекты стран ЕАЭС в текущем положении транспортной интеграции и правовые проблемы развития нового шелкового пути. Разработан сравнительный анализ процессов обеспечения безопасности с акцентом на нормативные документы государств-стран ЕАЭС участников транзитных перевозок. Раскрыты перспективы унификации нормативных документов в области железнодорожного транспорта в процессе сближения нормативного права государств-стран ЕАЭС участников транзитных перевозок, которая включает специфику выбираемых моделей транспортного развития, формирования национальных рынков железнодорожного транспорта и с учетом уровня цифровизации вопросов обеспечения безопасности перевозок.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, ЕАЭС, безопасность, сближение нормативных документов, новый шелковый путь

Введение

Данная работа, является продолжением работы по организации комплексного обеспечения автоматизированной интегрированной системы управления функционированием и развитием логистической системы «Нового шелкового пути» (НШП) [1].

На международном транспортно-логистическом форуме «PRO//Движение.1520» текущего года Министерство транспорта Российской Федерации озвучило новую Транспортную стратегию России, направленную на повышение скорости доставки по маршрутам международных транспортных коридоров, обеспечении экономической эффективности грузоперевозок, снижении транспортных издержек, использовании цифровых сервисов и формировании бесшовных логистических связей без ущерба обеспечения безопасности транспортных перевозок [2].

В рамках этой Стратегии Российские железные дороги тоже меняют вектор своей работы в сторону цифровизаций и осваивают новые транспортные технологии. Если раньше для перевозчика основным, универсальным видом подвижного состава был полувагон, то сейчас им становится платформа. Контейнеризация затрагивает всё больше видов грузов, перемещаемых по железной дороге. В настоящее время даже уголь начали перевозить в контейнерах типа «open top». Также развивается взаимодействие железнодорожных операторов в области развития цифровых сервисов для транзитных мультимодальных перевозок с использованием технологии блокчейн с намерением направить совместные усилия на наращивание объемов перевозок, в том числе транзитных, во взаимодействии с морскими линиями, государственными органами, органами местного самоуправления, железнодорожными администрациями приграничных и транзитных стран, портовой инфраструктурой. Цифровизация технологических процессов с взаимной интеграцией информационных систем на международном уровне с оптимизацией технологического и информационного взаимодействия участников перевозочного процесса, в том числе на стыках «Море – Порт – Железная дорога» и при таможенном оформлении позволило бы развивать комплексное обслуживание грузоотправителей и повышение качества контейнерных перевозок. С повышением уровня контейнеризации грузов возникает вопрос уязвимости обеспечения

безопасности транспортных перевозок. Так как на контейнерах начали перевозить продукты химической промышленности, аккумуляторных батарей и т.д. Все мы неоднократно слышали о взрывах аккумуляторных батарей мобильных телефонов. Также с повышением уровня цифровизации возникает вопрос защиты от кибератак перевозочного процесса.

Для реализации поставленных целей необходима полная интеграция информационных систем причастных стран, позволяющая передавать перевозчику исключительно электронных перевозочных документов, транзитных деклараций и организацию цифрового взаимодействия с таможенными органами в разрезе требования нормативных правовых документов с полным охватом обеспечения кибербезопасности и промышленной безопасности. Такие требования в особой степени проявились в условиях пандемии COVID-19, поскольку контакты между людьми при осуществлении перевозки сводятся к минимуму благодаря исключительно цифровому взаимодействию.

Основные транзитные маршруты НШП проходят, как известно, через железные дороги России, Казахстана и Беларуси.

В 4 и 5 пунктах приложения 24 Договора о ЕАЭС от 29 мая 2014 года «Порядка регулирования доступа к услугам железнодорожного транспорта, включая основы тарифной политики» (далее – Порядок) железнодорожные компании оказывают потребителям услуги в сфере перевозки груза и дополнительные услуги (работы), связанные с организацией и осуществлением перевозки грузов (в том числе порожнего подвижного состава) [3].

Таким образом, порядок доступа предусматривает вид услуги по перевозке в сфере железнодорожного транспорта, не детализируя их, в отличие от услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта, где прописаны вопросы обеспечения безопасности движения.

В качестве нормативного обеспечения безопасности международных железнодорожных перевозок можно брать Памятки обязательного и/или рекомендательного исполнения Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), Международного союза железных дорог (МСЖД) и решения, принятые Советом по железнодорожному транспорту государств-участников

Содружества. Но все они не являются нормативными документами для необязательного исполнения, так как при судебных разбирательствах не являются нормативными документами для стран-членов ЕАЭС.

Анализ нормативно правовых документов в области железнодорожного транспорта стран ЕАЭС, участвующих в транзитных перевозках

Республика Беларусь

В Республики Беларусь главным нормативным правовым документом, определяющим перечень услуг железнодорожного транспорта, является Закон Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон). Документ регулирует основу функционирования железнодорожного транспорта, кроме технологического железнодорожного транспорта предприятий. Документ также определяет порядок управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте общего пользования, организационные, правовые и экономические основы деятельности Белорусских железных дорог (БЧ), вопросы обеспечения безопасности и эксплуатации железнодорожного транспорта [4].

Устав железнодорожного транспорта БЧ определяет отношения, возникающие между БЧ и его подразделениями, обеспечивающими безопасность движения, перевозочный процесс, перевозки, и иными операторами, грузоотправителями, грузополучателями, владельцами инфраструктуры, владельцами подъездных путей.

Согласно статье 17 Закона услуги железнодорожного транспорта общего пользования включают в себя процесс перевозки грузов и услуги (работы), связанные с организацией и осуществлением таких перевозок, процесс перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа, услуги (работы) и услуги инфраструктуры.

Между организациями железнодорожного транспорта общего пользования и потребителями заключаются договоры на перевозку пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, договоры на оказание услуг инфраструктуры, а также договоры об оказании иных услуг железнодорожного транспорта общего пользования. Требования по

вопросу обеспечения безопасности перевозок в каждом договоре прописывается отдельным пунктом.

Республика Казахстан

В Республике Казахстан в сфере железнодорожного транспорта отношения регулируются Законом Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 года № 266-П (далее – Закон о ЖД).

Закон о ЖД принят с целью регулировки общественных отношений между государственными органами, участниками перевозочного процесса, грузоотправителями, грузополучателями и другими физическими, юридическими лицами при осуществлении железнодорожных перевозок пассажиров, багажа, грузов, грузобагажа и почтовых отправок железнодорожным транспортом [5].

В Республике Казахстан вопросы оказания услуг в сфере железнодорожного транспорта регламентируются (помимо Закона о ЖД) приказами Уполномоченного государственного органа Республики Казахстан.

В рамках Закона о ЖД определены следующие виды основных услуг: подача-уборка вагонов маневровым локомотивом, услуги оператора вагонов (контейнеров), услуги грузовых терминалов, услуги подъездных путей, услуги локомотивной тяги, услуги магистральной железнодорожной сети, услуги экспедиторов и другие.

Российская Федерация

Основным нормативно-правовым документом, регулирующим общественные отношения в области железнодорожного транспорта в Российской Федерации, является Федеральный закон Российской Федерации «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 года № 17-ФЗ, который устанавливает правовые, организационные и экономические условия функционирования железнодорожного транспорта общего пользования, основы взаимодействия организаций железнодорожного транспорта и выполняющих работы (услуги) на железнодорожном транспорте, индивидуальных предпринимателей с органами государственной власти и организациями других видов

транспорта, а также основы государственного регулирования в области железнодорожного транспорта необщего пользования [6].

Порядок оказания услуг в сфере грузовых перевозок в области железнодорожного транспорта в России регулируется другими нормативно-правовыми документами: Гражданским кодексом Российской Федерации, Уставом железнодорожного транспорта Российской Федерации и др.

Транспортное законодательство закрепляет основные положения, связанные с оказанием услуг на основании как публичных (обязательных) договоров, так и отдельных договоров, заключаемых исходя из экономической и технологической целесообразности.

Заключение

В заключении, проведенный анализ нормативно правовых актов стран-участников ЕАЭС, участвующих в транзитных перевозках НШП, позволяет выявить ряд общих элементов, характерных действующим в транспортной сфере объединениям для определения стратегии дальнейшего развития, обеспечения безопасности движения и перевозок.

Необходимо отметить, что сложная иерархия нормативных технических правовых документов в области железнодорожного транспорта усложняет процесс организации железнодорожных грузоперевозок. Не редкость, когда грузовладельцы сталкиваются с проблемами при осуществлении перевозок по железной дороге, возникают риски нарушения сроков, указанных в заявках, задержки подачи контейнеров и вагонов, потеря товарного вида перевозимого груза при его погрузке или разгрузке. Поэтому перевозка грузов железнодорожным транспортом в оперативности уступает автомобильному транспорту даже на большие расстояния.

Литература:

1. *Исмаилов Ж.И., Кононов Д.А.* Автоматизация и цифровизация транспортных систем: правовые проблемы нового шелкового пути / Материалы VII Всероссийской научной конференции Сперанские чтения «Актуальные проблемы управления в условиях цифровой экономики России». – М.: РГГУ, 2020. – С. 174-183.

2. In Railway We Trust. Глобальное сотрудничество в условиях

неопределенности [Электронный ресурс]. – URL: <https://railwayforum.ru/events/forum-1520/> Международный транспортно-логистический форум «PRO//Движение.1520» (дата обращения 22.10.2020).

3. Договор о Евразийском экономическом союзе, совершенный в Астане 29 мая 2014 года.

4. Закон Республики Беларусь от 06.01.1999 г. № 237-3 «О железнодорожном транспорте».

5. Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 года № 266-III.

6. Федеральный закон Российской Федерации «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10 января 2003 года № 17-ФЗ [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/19009> (дата обращения 22.10.2020).

7. *Ismailov Zh., Kononov D.* Integrated Management System for Rail Transport: Planning of Cargo Turnover in Conditions of Uncertainty /Proceedings of the 11th International Conference Management of Large-Scale System Development (MLSD), 2018 [Электронный ресурс]. – URL: <https://ieeexplore.ieee.org/document/8551807> (дата обращения 20.10.2020).

Аникина Е.В.

Управление рисками сложной сети на основе арбитражного решения

Аннотация: В работе рассматривается один из методов эффективного распределения ограниченного ресурса для управления информационными рисками на основе теоретико-игровых моделей (арбитражных схем).

Ключевые слова: управление информационными рисками, сложная сеть, менеджер риска, распределение ресурса, арбитражное решение

Современный этап развития России можно охарактеризовать одним словом – цифровизация, поскольку сфера и объемы использования цифровых, информационных технологий расширяются и возрастают с каждым днем. В рамках многих проектов создается большое количество крупномасштабных, распределенных систем, зачастую не имеющие аналогов как по