

*На правах рукописи*

**Зиганшин Марат Мухаметханович**

**АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЛИЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ  
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

**Специальность 12.00.14 –**

Административное право; административный процесс

Автореферат  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

Москва – 2017

Работа выполнена на кафедре подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка и подразделений по вопросам миграции федерального государственного казенного образовательного учреждения дополнительного профессионального образования «Всероссийский институт повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации».

Научный руководитель: **Костенников Михаил Валерьевич**,  
доктор юридических наук, профессор,  
заслуженный сотрудник органов внутренних  
дел Российской Федерации.

Официальные оппоненты: **Редкоус Владимир Михайлович**,  
доктор юридических наук, профессор,  
профессор института права и международных  
отношений АНО ВО «Международная  
академия бизнеса и управления».

**Калюжный Юрий Николаевич**,  
кандидат юридических наук, доцент,  
начальник кафедры организации деятельности  
ГИБДД Орловского юридического института  
МВД России имени В.В. Лукьянова.

Ведущая организация: Белгородский юридический институт  
МВД России имени И.Д. Путилина.

Защита состоится «29» марта 2018 г. в 11.00 на заседании диссертационного совета Д 203.019.01, созданного на базе ФГКОУ ВО «Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя», по адресу: 117997, г. Москва, ул. Академика Волгина, 12, (учебно-лекционный корпус № 2, зал заседаний диссертационного совета).

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке университета, на официальном сайте ФГКОУ ВО «Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя» <http://www.mosu.mvd.ru>.

Автореферат разослан «      »                      20    г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета

Ю.Ю. Кулакова

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы диссертационного исследования** обусловлена тем, что вопросы безопасности всегда играют важную роль в жизнедеятельности общества и государства. Безопасность жизнедеятельности, как ключевая социальная ценность, складывается из различных составляющих, одной из которых является транспортная безопасность, напрямую связанная с развитием экономики и социальной инфраструктуры. Каждое государство создает институциональную систему обеспечения транспортной безопасности, вовлекая в ее сопровождение различные органы государственной власти и управления. В дело обеспечения транспортной безопасности вовлечены и предприятия, эксплуатирующие различные виды транспорта.

Стоит особо подчеркнуть, что вопросы обеспечения транспортной безопасности, находясь в логической взаимосвязи с остальными проблемами обеспечения того или иного вида социальной безопасности, не могут быть исключены из общего контекста обеспечения национальной безопасности.

Среди субъектов, обеспечивающих транспортную безопасность и безопасное функционирование транспортной инфраструктуры, важное место традиционно занимает полиция. Несмотря на то, что полиция осуществляет лишь часть деятельности по обеспечению транспортной безопасности, именно от ее работы, в конечном счете, зависит слаженность и продуктивность работы всей системы обеспечения транспортной безопасности.

Однако, несмотря на позитивные показатели в работе полиции по обеспечению транспортной безопасности, в ее служебной деятельности имеются правовые и организационные проблемы, требующие своего безотлагательного решения. Поэтому исследование административно-правового регулирования деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности, имеет важное значение.

**Степень научной разработанности проблемы.** Теоретическим основам административно-правового регулирования обеспечения транспортной безопасности посвящены кандидатские и докторские диссертации целого ряда ученых<sup>1</sup>. Сугубо полицейский аспект обеспечения транспортной безопасности также был предметом исследования<sup>2</sup>. В этих работах преимущественно рассматривались правовые и орга-

---

<sup>1</sup> См.: Степаненко Ю.В. Теоретические и прикладные проблемы деятельности органов внутренних дел на транспорте: Дис. ... д-ра юрид. наук. – М., 2004; Трофимов О.Е. Административно-правовое регулирование деятельности федеральных органов исполнительной власти в сфере обеспечения безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2013; Кретов В.В. Административно-правовое регулирование дорожного хозяйства Российской Федерации: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Тюмень, 2014; Пивоваров Д.В. Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, посягающих на общественный порядок и общественную безопасность, применяемые сотрудниками полиции: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Омск, 2017; Булгаков А.Н. Административное расследование правонарушений в области обеспечения безопасности дорожного движения: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар, 2017; Афонина Е.Г. Административно-правовое регулирование деятельности полиции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Краснодар, 2017.

<sup>2</sup> См.: Костенников М.В. Административно-правовая охрана общественного порядка и обес-

низационные проблемы охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности.

Исследование поставленной проблемы было бы невозможно без изучения работ ученых-правоведов в различных направлениях юридической науки. Теоретическую основу настоящего исследования составили труды С.С. Алексеева, Д.Н. Бахраха, В.М. Безденежных, К.С. Бельского, Г.В. Губанова, А.В. Зубача, С.М. Зырянова, Б.П. Дудышкина, Ю.Н. Демидова, А.С. Игошкиной, А.П. Коренева, В.И. Козлова, А.В. Куракина, Б.П. Кондрашова, М.В. Костенникова, Ю.Н. Калюжного, Б.В. Россинского, Н.Ф. Поповой, С.В. Проценко, В.М. Редкоуса, А.В. Скрынник, А.В. Целуйко, А.П. Шергина, А.Ю. Якимова и др.

Хотя проблема правового регулирования деятельности транспорта и обеспечения транспортной безопасности была ранее предметом научного анализа, но накопившийся значительный эмпирический материал, существенные изменения форм и методов управления транспортным комплексом требуют дополнительного научного анализа обозначенных проблем и с учётом современной ситуации разработки актуальных предложений по совершенствованию работы транспортной полиции.

**Целью диссертационного исследования** является разработка комплекса теоретических положений, отражающих современное состояние административно-правового регулирования деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности, подготовка на этой основе предложений по совершенствованию административно-правового регулирования указанной деятельности, а также определение перспективных направлений дальнейшего развития её работы в транспортной сфере.

Для достижения поставленной цели сформулированы следующие **исследовательские задачи**:

определить понятие и содержание транспортной безопасности как объекта административно-правового регулирования, выявить её связь с иными видами социальной безопасности;

раскрыть правовые основы обеспечения транспортной безопасности и особенности реализации правовых предписаний, касающихся деятельности полиции по обеспечению данного вида безопасности;

определить принципы деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности, их функциональную нагрузку;

выявить институциональный и функциональный аспект административно-правовых средств обеспечения транспортной безопасности, определить их возможности в обеспечении транспортной безопасности;

раскрыть структуру административно-правового механизма обеспечения транспортной безопасности и определить в нем место полиции;

---

печение общественной безопасности на объектах гражданской авиации. М., 1995; Фризко В.И. Организация деятельности органов внутренних дел по обеспечению общественного порядка и общественной безопасности на воздушном и водном транспорте. М., 1992; Прудников А.С. Административно-правовая охрана общественного порядка и обеспечение общественной безопасности на объектах транспорта. М., 1996; Пичугин В.А. Организация деятельности линейных органов внутренних дел на железнодорожном транспорте по обеспечению общественного порядка и безопасности. М., 1999; и др.

выявить компетенции различных подразделений полиции по обеспечению транспортной безопасности и иных его субъектов;

определить меры административного принуждения, реализуемые полицией в механизме обеспечения транспортной безопасности;

определить приоритетные направления деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности и сформулировать предложения по её совершенствованию.

**Методологическую основу исследования** составили методы научного познания, позволившие с разных сторон рассмотреть проблему обеспечения транспортной безопасности, а также раскрыть особенности деятельности полиции в рассматриваемом направлении. Помимо методов анализа, синтеза, аналогии применены историко-правовой метод, давший возможность обнаружить динамику формирования государственной системы обеспечения транспортной безопасности, и формально-логический метод, с помощью которого определены правовые и организационные противоречия, связанные с обеспечением полицией транспортной безопасности.

В исследовании также были задействованы методы диалектического познания и сравнительно-правовой метод.

**Объектом диссертационного исследования** является комплекс общественных отношений, связанных с обеспечением подразделениями полиции транспортной безопасности в стране.

**Предметом диссертационного исследования** является совокупность правовых норм, определяющих административно-правовые средства обеспечения транспортной безопасности и закрепляющих формы и методы деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности, административная и судебная практика, теоретические положения, а также зарубежный опыт по теме исследования.

**Нормативную базу исследования** составили: Конституция Российской Федерации, федеральные законы; нормативные правовые акты, регламентирующие порядок эксплуатации различных видов транспорта и транспортной инфраструктуры; нормативные правовые акты, закрепляющие порядок обеспечения транспортной безопасности и деятельности полиции в соответствующей сфере государственного управления; нормы международно-правовых актов.

**Эмпирическая база исследования.** В основе эмпирической базы лежат результаты изучения по специально разработанной программе 457 дел об административных правонарушениях в архивах судов и органов внутренних дел Московской области и Республике Татарстан за 2013 – 2016 годы, а также результаты опросов и анкетирования за тот же период 87 сотрудников Госавтоинспекции, 188 слушателей профессиональной обучения, проходивших профессиональную подготовку в филиале ВИПК МВД России (г. Набережные Челны).

В ходе исследования были использованы информационные и аналитические материалы Федеральной службы по надзору в сфере транспорта «Об осуществлении государственного контроля (надзора) в сфере транспорта и транспортной безопасности и об эффективности такого контроля» за 2013-2017 гг.; информационные материалы Главного управления на транспорте МВД России, Главного управления на транспорте по Центральному федеральному округу за 2013 - 2017 гг.; информация о

террористических актах и катастрофах на транспорте и в транспортной инфраструктуре, содержащаяся в официальных Интернет–источниках с 2012 по 2017 гг.

Автор также опирался на собственный более чем 10-летний профессиональный опыт обеспечения транспортной безопасности на должностях рядового и руководящего состава подразделений ГИБДД МВД России.

**Научная новизна диссертационного исследования** заключается в разработке комплекса теоретических положений, отражающих современное состояние административно-правового регулирования деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности.

В работе доказано, что формирование режима транспортной безопасности должно осуществляться на базе как общих, так и специальных административно-правовых средств, реализуемых в целях достижения необходимого уровня безопасности в транспортном комплексе, что для обеспечения транспортной безопасности необходимо создание специальных административно-правовых средств, формирование специализированных структур, обеспечивающих транспортную безопасность, формирование особого правового режима, связанного с использованием различных видов транспорта.

Установлено, что принципы обеспечения транспортной безопасности могут быть подразделены на общие, специальные и индивидуальные.

К элементам научной новизны относится разделение административно-правовых средств обеспечения транспортной безопасности на группы в зависимости от уровня их нормативной правовой регламентации и методов воздействия на общественное отношение.

Раскрыта институциональная и функциональная основа административного принуждения, реализуемого в сфере обеспечения транспортной безопасности, которая должна учитывать основания применения мер административного принуждения, субъектный состав реализации данных мер и юридические последствия их реализации.

Обоснована компетенция полиции по обеспечению транспортной безопасности, которая должна учитывать вид транспорта и транспортной инфраструктуры, территорию функционирования того или иного вида транспорта, особенности управления транспортным комплексом.

Определены основные направления совершенствования деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности, связанные с совершенствованием системы управления транспортной инфраструктурой, с техническим и кадровым обеспечением деятельности полиции, с особенностями осуществления полицией возложенных на неё задач и функций по обеспечению транспортной безопасности.

Новизна диссертации также содержится в **основных положениях, выносимых на защиту:**

1. Транспортная безопасность представляет собой систему общественных отношений, связанных с обеспечением безопасности личности, общества и государства при эксплуатации различных видов транспорта, защитой транспорта и транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, а также технических и организационных угроз.

2. Концепция системы обеспечения полицией транспортной безопасности должна учитывать: а) особенности функционирования различных видов транспорта; б) принципы организации транспортной инфраструктуры; в) особенности построения системы управления транспортным комплексом; г) правовой статус субъектов обеспечения транспортной безопасности; д) институциональные и функциональные свойства правовых средств, включенных в механизм обеспечения транспортной безопасности; е) территорию использования транспорта и расположения транспортной инфраструктуры.

3. Полиция обеспечивает транспортную безопасность: а) самостоятельно; б) во взаимодействии как с органами управления транспортным комплексом, так и с органами управления тем или иным видом транспорта; в) во взаимодействии с субъектами, осуществляющими эксплуатацию транспорта.

4. В основу построения структуры полиции в сфере обеспечения транспортной безопасности должен быть положен линейный принцип её организации с учетом территориальных особенностей работы полиции, а также специфики работы различных видов транспорта и транспортной инфраструктуры. В этой связи в пункт 3 статьи 25 Федерального закона «О полиции» от 7 февраля 2011 № 3-ФЗ<sup>3</sup> дополнить положением о том, что «сотрудник полиции, проходящий службу в линейном органе, выполняет обязанности, возложенные на полицию, и реализует права, предоставленные полиции, в пределах территории эксплуатации соответствующего вида транспорта».

5. Совершенствование управления деятельностью полиции по обеспечению транспортной безопасности должно учитывать: а) проблемы глобализации транспортного комплекса; б) динамику развития отношений в сфере функционирования транспортного комплекса; в) международно-правовые стандарты, установленные в сфере функционирования различных видов транспорта; г) коммерциализацию работы различных видов транспорта; д) сформировавшийся децентрализованный характер управления различными видами транспорта.

6. Система субъектов, осуществляющих защиту транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, а также угроз природного, техногенного и социального характера, должна включать подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти, работающие в сфере транспорта, или аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица, подразделения органов, осуществляющих контрольно-надзорную деятельность в сфере транспорта, а также подразделения органов МВД России на транспорте.

7. В механизме административно-правового обеспечения транспортной безопасности, включающем комплекс средств различного предметного и функционального характера, особое место занимают меры административного принуждения. Полиция, как субъект обеспечения транспортной безопасности, реализует данные меры как самостоятельно, так и во взаимодействии с иными структурами, обеспечивающими данный вид общественной безопасности.

8. При обеспечении транспортной безопасности на объектах железнодорожно-

---

<sup>3</sup> Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 7. – Ст. 900.

го, водного и воздушного транспорта главную роль играют подразделения транспортной полиции линейных органов МВД России на транспорте. Свои функции эти подразделения полиции осуществляют как непосредственно на объектах транспортной инфраструктуры, так и на самом транспорте.

9. В целях правового закрепления компетенции полиции по обеспечению транспортной безопасности статью 2 Федерального закона «О полиции» следует дополнить нормой, предусматривающей такое направление её деятельности, как «обеспечение транспортной безопасности».

**Достоверность и научная обоснованность** полученных результатов обусловлена системой использования различных методов исследования поставленной проблемы, изучением и анализом эмпирических данных, касающихся обеспечения транспортной безопасности, и информационных материалов об официальных мероприятиях, которые проводились как в системе МВД России, так и в других органах государственной власти и управления.

**Теоретическая значимость диссертации** состоит в том, что в работе обобщены различные точки зрения относительно такой категории, как транспортная безопасность, определено её место в структуре общественной безопасности.

В ходе исследования сформулирован ряд авторских дефиниций: «транспортная безопасность», «обеспечение транспортной безопасности», «административно-правовые средства обеспечения транспортной безопасности», «безопасность транспортной инфраструктуры». Определены критерии классификации принципов обеспечения транспортной безопасности. Теоретически обосновано содержание механизма административно-правового регулирования обеспечения транспортной безопасности.

**Практическая значимость диссертации** определяется тем, что в ходе исследования выявлены наиболее важные направления деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности, перспективы для дальнейшего совершенствования правовых и организационных основ деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности. Отдельные положения диссертационного исследования использованы при подготовке предложений по совершенствованию обеспечения транспортной безопасности.

Материалы диссертации также отражены в разработке типового алгоритма проверки субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков, застройщиков объектов транспортной инфраструктуры; они легли в основу подготовки тестовых заданий, касающихся проверки знаний, умений и навыков личного состава полиции, задействованного в обеспечении транспортной безопасности, а также сотрудников иных структур, обеспечивающих данный вид безопасности.

**Апробация и внедрение результатов исследования.** Основные положения диссертации отражены в четырнадцати опубликованных работах автора, в том числе в шести – в журналах, включенных в перечень, определенный Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации.

Отдельные положения диссертационного исследования изложены: на научно-практической конференции «Актуальные проблемы организации деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД», (г. Домодедово, ВИПК МВД России, 28 ноября 2014 г.); на международном семинаре «Совершенствование профессиональной под-



готовки сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения» (филиал ВИПК МВД России в г. Набережные Челны, 25 сентября 2015 г.); на IV Международной научно-практической конференции «Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: интеллектуальные транспортные системы» (Казань, 25 февраля 2016 г.); на информационном форуме «Стратегия Международной организации гражданской авиации в XXI веке «Авиационная безопасность» (Домодедово, ВИПК МВД России, 16 июня 2016 г.); на III Международной научно-практической конференции «Актуальные вопросы деятельности территориальных органов МВД России на транспорте» (Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 26 мая 2017 г.); на I Международной конференции «Актуальные вопросы применения норм административного права (Кореневские чтения)» (Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 8 ноября 2017 г.).

Положения диссертации используются в образовательном процессе Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России и его филиала в г. Набережные Челны. Ряд положений диссертации внедрены в образовательный процесс Московского областного филиала Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя и Северо-Западного института (филиала) Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), а также в практическую деятельность линейного отдела полиции г. Набережные Челны Казанского линейного управления МВД России на транспорте и использованы при чтении лекции по профессиональной служебной подготовке.

**Структура диссертации** обусловлена объектом, предметом, целью и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, двух глав, включающих восемь параграфов, заключения, списка использованных источников и литературы.

## II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

**Первая глава – «Концептуальные основы административно-правового регулирования деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности»** – посвящена выяснению условий, оснований и средств, определяющих компетенцию и возможности полиции в решении указанной задачи.

**В первом параграфе** – «Транспортная безопасность как объект административно-правового регулирования» – анализируется существо и содержание основных элементов, образующих систему транспортной безопасности и определяющих ее состояние.

В работе отмечается, что вопросы безопасности функционирования транспортного комплекса отнесены к приоритетным направлениям его развития по причине наблюдающегося ухудшения технического состояния объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств, связанного с их износом, что влечет за собой снижение уровня безопасности при их эксплуатации, а также повышение риска возникновения чрезвычайных ситуаций.

Транспортная безопасность рассматривается в качестве одного из видов обще-

ственной безопасности. Поэтому, с одной стороны, средства ее обеспечения должны быть полностью согласованы с более широким комплексом средств, обеспечивающих общественную безопасность в целом, а с другой стороны, они должны учитывать специфику исследуемого вида общественной безопасности, что в первую очередь выражено в разработке специальных правовых средств. Однако, поскольку современный транспорт нельзя рассматривать в отрыве от транспортной инфраструктуры, постольку безопасность эксплуатации различных его видов напрямую зависит от качества сопутствующих объектов, а также материального, технического, организационного и кадрового обеспечения транспортного комплекса страны. Необходимо подчеркнуть, что транспортная безопасность должна быть напрямую увязана с вопросами охраны окружающей среды, т.е. с обеспечением экологической безопасности. Наконец, следует учитывать и то, что обеспечение транспортной безопасности отчасти выходит за пределы национальных границ того или иного государства, имеет межгосударственное значение.

При всем том автор исходит из убеждения, что обеспечение транспортной безопасности осуществляется прежде всего в интересах защиты прав и свобод граждан, поэтому эта задача является приоритетной в деле обеспечения рассматриваемого вида безопасности.

Автор связывает решение проблемы обеспечения транспортной безопасности с наличием ряда угроз ей. Среди них к наиболее серьезным относятся: неэффективность контроля за работой транспорта и состоянием транспортной инфраструктуры; некачественная подготовка кадров, осуществляющих непосредственное управление транспортом; несвоевременное применение мер административного и иного правового воздействия при выявлении нарушений в сфере эксплуатации транспорта и транспортного комплекса; слабая координация и взаимодействие различных органов государственной власти и управления в сфере обеспечения транспортной безопасности; низкое качество дорожной инфраструктуры; коммерциализация транспорта и децентрализация управления в сфере функционирования транспортного комплекса нашей страны.

Адекватным ответом на данные угрозы автор считает создание специальных административно-правовых средств; формирование специализированных структур, обеспечивающих транспортную безопасность; формирование особого правового режима, связанного с использованием различных видов транспорта.

В системе правовых средств обеспечения транспортной безопасности особое место занимают административно-правовые средства. Именно они позволяют дифференцированно подходить к вопросам обеспечения транспортной безопасности, а также вовлекать в соответствующий процесс различные государственные субъекты. Нормы административного права определяют содержание транспортной безопасности; формы и методы ее обеспечения; статус субъектов, обеспечивающих транспортную безопасность; вопросы ответственности за нарушения транспортной безопасности и др.

Обеспечение транспортной безопасности осуществляется на основе и в рамках самых разнообразных административно-правовых средств, поэтому основными универсальными ее субъектами объективно являются полицейские структуры, несмотря

на то, что проблему обеспечения общественной безопасности вообще и транспортной безопасности в частности решают в каждодневном режиме не только полицейские структуры, но и иные органы государственной власти.

На основании проведенного анализа выделяются два значения понятия транспортной безопасности: во-первых, она определяется как система общественных отношений, связанных с обеспечением безопасности личности, общества и государства при эксплуатации различных видов транспорта, а также защитой транспорта и транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства, во-вторых, она представляет собой состояние защищенности данных общественных отношений комплексом адекватных поставленной задаче административно-правовых и организационно-технических средств.

**Второй параграф** – «Правовые основы обеспечения транспортной безопасности в деятельности полиции» – посвящен анализу нормативной правовой базы, определяющей компетенцию и средства обеспечения выполнения полицией контрольно-надзорной, разрешительной и юрисдикционной деятельности в транспортно-дорожной сфере.

Устанавливается, что деятельность полиции по обеспечению транспортной безопасности строится на основе и в рамках пяти блоков нормативных правовых актов, позволяющих осуществлять ее по всем основным направлениям.

Первый блок составляют нормы, содержащиеся в российском законодательстве, прямо или косвенно регулирующие отношения, связанные с обеспечением транспортной безопасности, а также нормы, касающиеся вопросов эксплуатации различных видов транспорта.

В работе, во-первых, проанализирован ряд законов и сделан вывод, что в них закреплена необходимая и в целом достаточная перечень оснований для осуществления контрольно-надзорных мероприятий, а также порядок осуществления разрешительной деятельности в интересах обеспечения транспортной безопасности и безопасности транспортной инфраструктуры. Во-вторых, дана характеристика полномочий и роли в механизме правового регулирования в рассматриваемой сфере, присущих Правительству России и иным органам исполнительной власти, которые в пределах своей компетенции также участвуют в формировании правовой основы обеспечения транспортной безопасности.

Отмечается существенный вклад в дело формирования правового механизма обеспечения транспортной безопасности, вносимый указами Президента Российской Федерации.

Второй блок составляют нормы, содержащиеся в нормативных правовых актах федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих управление транспортным комплексом нашей страны.

Среди них руководящая роль принадлежит нормативным правовым актам Минтранса России. Они максимально детально определяют механизм обеспечения транспортной безопасности как в целом, так и на отдельных видах транспорта. В качестве примера приводится ряд документов этого органа исполнительной власти.

Предметом исследования также стали ведомственные правовые акты, направленные на обеспечение транспортной безопасности на железнодорожном, морском,

речном и воздушном транспорте, нормативные акты Роспотребнадзора, Ростехнадзора и др., которые в пределах своей компетенции осуществляют правовое регулирование общественных отношений, связанных с обеспечением транспортной безопасности.

Третий блок составляют нормы, содержащиеся в нормативных правовых актах, регулирующих деятельность полиции как исполнительно-распорядительного органа государства, а также нормы, которые содержатся в нормативных документах, принятых МВД России совместно с другими органами исполнительной власти. В последних определяется разграничение компетенций различных ведомств в организации деятельности по обеспечению транспортной безопасности и порядок их взаимодействия с органами внутренних дел России. В качестве примера приводится информация о работе в 2016 г. межведомственной группы под эгидой Минтранса России, с участием МВД России, где было рассмотрено 26 подзаконных нормативных правовых актов Минтранса, 20 из которых приняты.

Четвертый блок составляют международно-правовые стандарты обеспечения безопасности при эксплуатации различных видов транспорта и правовые акты, действующие в рамках определенных международных организаций. Международное транспортное право оказывает влияние на развитие транспортного законодательства России в части обеспечения транспортной безопасности. Также целый ряд правовых актов, регламентирующих вопросы функционирования транспорта и обеспечения транспортной безопасности, принят в рамках СНГ.

И пятый блок составляют нормы, устанавливающие ответственность за нарушение требований в сфере осуществления транспортной безопасности. В этой связи анализу подвергаются соответствующие статьи КоАП Российской Федерации и Уголовного кодекса Российской Федерации.

В своей связи данные пять блоков правовых норм способствуют сохранению единого подхода к определению форм и методов обеспечения рассматриваемого вида безопасности, развитию международного транспортного сотрудничества.

Оценивая качество действующих нормативных положений, автор делает вывод, что далеко не всегда они соответствуют экономическим, географическим, культурным или иным особенностям того или иного государства. Также автор считает, что как можно быстрее должны находить свое отражение в соответствующих правовых актах появляющиеся новые вызовы и угрозы в сфере функционирования транспортного комплекса.

В завершение автор обосновывает целесообразность внесения поправки в статью 2 Федерального закона «О полиции», касающейся определения такой функции деятельности полиции, как обеспечение транспортной безопасности. Такой подход позволит раскрыть потенциал полиции в данном направлении работы, сконцентрировать внимание не только на вопросах обеспечения безопасности дорожного движения, но и в целом на проблемах обеспечения транспортной безопасности и безопасного функционирования транспортного комплекса нашей страны.

**В третьем параграфе** – «Принципы деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности» – раскрывается содержание и взаимосвязь правовых, организационных, технических и идейных принципов, при опоре на которые строит-

ся деятельность полиции в рассматриваемой сфере. При этом указывается, что принципы обеспечения транспортной безопасности не могут существовать автономно от принципов обеспечения общественной безопасности в целом, и прежде всего от организационных и идейных.

Регулятивная сила принципов обеспечения транспортной безопасности непосредственно зависит от того, насколько законодателю и правоприменителю удастся привести их действие в систему. Автор, во-первых, подвергает анализу научную литературу, в которой множество принципов обеспечения безопасности приводится в систему на основе тех или иных критериев. Во-вторых, проблема принципов обеспечения транспортной безопасности исследуется в динамике, обнаруживаемой в наиболее важных законодательных актах последних пятнадцати лет. Так, в сравнительном аспекте рассматриваются совокупности принципов обеспечения транспортной безопасности, представленные в Федеральных законах от 10 декабря 1995 г. «О безопасности дорожного движения», от 9 февраля 2007 г. «О транспортной безопасности» (на основе международных стандартов обеспечения транспортной безопасности) и Модельном законе «О безопасности на транспорте», принятом 31 октября 2007 г. на 29-ом пленарном заседании Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ.

В современных условиях, полагает автор, к первостепенным принципам обеспечения транспортной безопасности относится принцип приоритета жизни и здоровья граждан над экономическими результатами хозяйственной деятельности в транспортной сфере, а также тесно связанный с ним принцип приоритета ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан. Не менее важен принцип персональной ответственности за нарушения требований в области обеспечения транспортной безопасности.

Одно из центральных мест в системе рассматриваемых принципов принадлежит соблюдению баланса интересов личности, общества и государства, что позволяет обеспечивать сочетание частных и публичных интересов в деле обеспечения транспортной безопасности.

Также к числу приоритетных принципов правового регулирования относится принцип законности, особенности реализации которого в рассматриваемой сфере анализируются в параграфе.

Далее отмечается, что эффективность обеспечения транспортной безопасности во многом определяется непрерывностью рассматриваемого процесса, что является главным основанием для признания ключевой роли соблюдения требований, заложенных в принципе повышения уровня профессионализма. Только непрерывная и профессиональная работа в сфере обеспечения транспортной безопасности может дать необходимый позитивный результат в рассматриваемой сфере.

Немаловажное значение имеет принцип взаимодействия субъектов транспортной инфраструктуры, а также органов государственной власти и органов местного самоуправления, что открывает дополнительные возможности в обеспечении транспортной безопасности.

Вследствие вхождения транспортного комплекса Российской Федерации в мировое экономическое и транспортное пространство особое значение приобрел и

принцип интеграции в международные системы безопасности.

Кроме перечисленных, в параграфе анализируется содержание программно-целевого принципа в деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, принципа оперативности и гибкости правового регулирования обеспечения транспортной безопасности, принципа комплексного использования сил и средств обеспечения транспортной безопасности, принципа внедрения в соответствующий процесс новейших достижений науки и техники, принципа нормального служебного риска.

Автор полагает, что рассмотренная система принципов не может носить исчерпывающего характера в силу того, что общественные отношения в сфере деятельности транспортного комплекса нашей страны постоянно усложняются, дифференцируются, порождают все новые и новые проблемы и вызовы. Проблема транспортной безопасности в современном мире решается с использованием комплекса правовых, технических, экономических и информационных средств. Нельзя игнорировать и вопросы финансового, материально-технического, а также кадрового обеспечения транспортной безопасности.

Наконец, принципы обеспечения транспортной безопасности должны учитывать не только правовую основу, но и техническую составляющую процесса эксплуатации того или иного вида транспорта. Значимость последней составляющей постоянно возрастает.

**Вторая глава – «Конструктивные аспекты административно-правового механизма регулирования деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности»** – посвящена анализу их существа и содержания, оценке степени эффективности их действия и, как следствие, определению перспективных направлений улучшения указанного механизма.

**В первом параграфе** – «Элементы административно-правового механизма регулирования деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности» – данные элементы рассматриваются как структурная и функциональная определенность наиболее существенных его механизмов и характеристик.

В целом, утверждает автор, функционально рассматриваемому механизму присуща правоохранительная окраска, что и определяет ведущую роль полиции в приведении данного механизма в действие.

В юридической теории выделяются несколько элементов механизма правового регулирования, к числу которых в первую очередь относятся юридические нормы, акты реализации правоотношения, субъективных юридических прав и обязанностей, по отношению к которым определяются компетенции субъектов регулирования.

Поскольку административно-правовой механизм обеспечения транспортной безопасности является элементом более общего механизма, включающего помимо административно-правового механизма и иные механизмы, например, организационный, технический, постольку в данный механизм включены нормы различной отраслевой принадлежности. У каждой из их групп своя функциональная роль, и симбиоз предписаний различного функционального характера помогает формировать необходимый правовой режим обеспечения транспортной безопасности.

Система регулятивных и охранительных предписаний, содержащихся в различных нормативных правовых актах, раскрывающих содержание юридических норм и регулирующих деятельность органов внутренних дел, проявляется в комплексе административно-правовых средств противодействия основным угрозам безопасности населения на транспорте. Этим объясняется важное место в механизме обеспечения транспортной безопасности, которое занимают административно-правовые запреты, а также составы административных правонарушений, посягающих на отношения в транспортной сфере, закрепленных, в частности, в главе 11 КоАП Российской Федерации.

Одним из основных элементов административно-правового механизма обеспечения транспортной безопасности является административно-правовой контроль на транспорте, осуществляемый транспортной полицией. Поэтому именно транспортная полиция в этом механизме выполняет одну из главных функций, эффективность осуществления которой, по убеждению автора, зависит от действенности системы взаимодействия полиции, подразделений Минтранса России и субъектов, эксплуатирующих транспортные средства, включающая комплекс мероприятий организационного и технического характера, прежде всего разграничения и согласования компетенций субъектов взаимодействия.

Кроме того, по мнению автора, весьма существенным элементом механизма правового регулирования является правовая культура и сложившиеся в ее рамках правовые традиции. Немалое число последних получает свое официальное закрепление в нормах права (в частности, многие традиции межличностного общения получили свое закрепление в правилах пользования общественным транспортом). Без этих, казалось бы, дополнительных частей механизма правового регулирования в целом и административно-правового регулирования в том числе, невозможно добиться эффективности в предупреждении и пресечении актов незаконного вмешательства в работу транспортного комплекса, а, следовательно, в полной мере обеспечить безопасность граждан на транспорте от различного рода угроз.

Таким образом, механизм административно-правового регулирования создает форму для наиболее гибкого воздействия на общественные отношения, связанные с обеспечением транспортной безопасности, и поэтому эффективное обеспечение транспортной безопасности напрямую связано с совершенствованием норм административного права, закрепляющих как нормативные, так и технические требования обеспечения транспортной безопасности.

**Во втором параграфе** – «Административно-правовые средства обеспечения полицией транспортной безопасности» – данные средства рассматриваются не только в их содержательной определенности, но и как центральный элемент в механизме правового регулирования отношений в транспортной сфере.

Автор отмечает, что административно-правовые средства обеспечения транспортной безопасности могут носить общий и специальный характер. Такой подход обусловлен спецификой функционирования различных видов транспорта, а также уровнем нормативного правового регулирования рассматриваемых отношений.

Ключевым правовым средством является правовая норма, однородная совокупность которой определяет сущность правового регулирования рассматриваемой

сферы общественных отношений. Среди них вектор правового регулирования отношений, связанных с обеспечением транспортной безопасности, задают нормы международного права, которые определяют международно-правовые стандарты соответствующих административно-правовых средств. В совокупности с законодательством, определяющим приоритетные направления в обеспечении общественной безопасности, они и являются источниками формирования административно-правовых средств общего характера.

Автор обращает внимание на то, что весьма существенными для характеристики административно-правовых средств являются соответствующие компетенции полиции и специальный характер носят средства, используемые полицейскими структурами, непосредственно обеспечивающими главный сегмент транспортной безопасности – дорожную безопасность – и ограниченные только этой задачей. Такой структурой в рассматриваемой сфере является Госавтоинспекция.

Далее автор дает аргументированную оценку теоретической позиции, согласно которой средства обеспечения транспортной безопасности подразделяются на обязательные и факультативные: он полагает, что такое разделение, несмотря на различную их установочную и содержательную основу, нецелесообразно.

Административно-правовые средства решают целый ряд задач в механизме правового регулирования. Помимо правоохранительных задач, это и задачи, связанные с позитивным регулированием общественных отношений. Поэтому в их структуре важное место должны находить стимулирующие и поощряющие средства. Отсутствие должного применения данных средств ведет к повышению уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств для актов незаконного вмешательства, в частности, террористического и экстремистского характера.

Относительно самостоятельным разделом параграфа является анализ ряда административно-правовых средств, направленных на обеспечение транспортной безопасности, с точки зрения юридических последствий их реализации. Отмечается, что не всегда целесообразность и эффективность реализации тех или иных средств в ближайшей перспективе оказывается такой же и в перспективе более отдаленной.

Для повышения степени определенности различных административно-правовых средств обеспечения транспортной безопасности автор группирует их, основываясь на ряде критериев. Так, к регулятивным административно-правовым средствам обеспечения транспортной безопасности автор относит: средства, учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта; планирование и реализацию мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. К группе охранительно-ограничительных административно-правовых средств обеспечения транспортной безопасности отнесены: требования, связанные с реализацией ограничений при выполнении работ, непосредственно заинтересованных в обеспечении транспортной безопасности; государственный контроль (надзор) в области транспортной безопасности. К числу предупредительных административно-правовых средств обеспечения транспортной безопасности относятся: подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности, аккредитация подразделений транспортной безопасности; досмотр, допол-



нительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности; защита объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства и др.

Автор подчеркивает, что на практике должен максимально учитываться системный характер действия перечисленных административно-правовых средств, а также то, что совершенствование административно-правового регулирования обеспечения транспортной безопасности находится в тесной взаимосвязи именно с совершенствованием данных правовых средств.

**Третий параграф** – «Компетенции подразделений полиции по обеспечению транспортной безопасности» - совокупности полномочий того или иного органа рассматриваются как важный элемент механизма административно-правового регулирования деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности.

Компетенционные нормы, наряду с нормами материальными и процессуальными, составляют административно-правовое регулирование любой управленческой деятельности, в том числе деятельности по обеспечению транспортной безопасности.

Понимание управленческой компетенции через призму совокупности полномочий того или иного органа позволяет нам выделить различные виды компетенции. Применительно к органам полиции территориальная компетенция выражается в различном объеме и характере полномочий подразделений различных уровней. Предметная компетенция определяется через конкретные задачи структурных подразделений полиции каждого элемента системы МВД России. Функциональная компетенция исходит из конкретных функций сотрудников конкретных служб и частей подразделений.

Анализ статье 13 Федерального закона «О полиции» позволяет выделить права транспортной полиции по обеспечению транспортной безопасности.

Автор в своем исследовании сосредоточивается на определении компетенции в обеспечении транспортной безопасности только транспортной полиции, хотя здесь немалую роль играют подразделения Госавтоинспекции МВД России. Подробно проанализированы компетенции линейного управления (отдела) на транспорте.

В работе приведена статистика на примере результатов работы транспортной полиции по Центральному федеральному округу за шесть месяцев 2016 г., которая свидетельствует об определенных успехах в деле обеспечения транспортной полицией безопасности на объектах транспортного комплекса. Однако ряд показателей говорит об определенной недоработке сотрудников полиции при выполнении тех или иных задач и функций.

Автором выявлены особенности обеспечения общественного порядка и общественной безопасности на железнодорожном, водном и воздушном транспорте.

Основными субъектами, реализующими административно-правовые средства обеспечения транспортной безопасности, являются подразделения ведомственной охраны федерального органа исполнительной власти в сфере транспорта. Определены основные задачи ведомственной охраны.

Важное место в работе занимает раскрытие особенностей организации работы нарядов сопровождения, порядок несения ими службы, а также особенности обеспечения правопорядка работниками железнодорожного транспорта в поездах дальнего

следования и пригородного сообщения.

Далее отмечается, что в настоящее время к функциям транспортной полиции по обеспечению безопасности на всех видах транспорта добавились такие, как противодействие терроризму и экстремизму, поскольку транспорт все больше становится объектом террористических и экстремистских посягательств.

Таким образом, компетенция полиции в сфере обеспечения транспортной безопасности не сводится только к вопросам охраны общественного порядка, а предполагает также наблюдение за передвижением людей по территории транспортной инфраструктуры. Но, например, в мероприятиях по обеспечению транспортной безопасности на объектах водного и воздушного транспорта роль полиции, как правило, сводится к оказанию содействия соответствующим подразделениям безопасности аэропортов, морских и речных портов в исполнении возложенных на них обязанностей. Исходя из этого, делается вывод, что транспортная полиция не является основным субъектом защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Исследование показало, что на отношения, связанные с обеспечением транспортной безопасности, негативное воздействие оказывает коммерциализация транспорта и объектов транспортной инфраструктуры, отсутствие надлежащего взаимодействия между хозяйствующими субъектами, а также полицией. Видится необоснованной передача ряда специфических полицейских функций (например, досмотра) службам безопасности объектов транспортной инфраструктуры. В этой связи автор считает обоснованным наделить полицию специальными полномочиями по обеспечению безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, а также компетенцией по осуществлению контрольно-надзорной деятельности на объектах транспорта. Данные меры позволят сформировать цельную полицейскую систему обеспечения транспортной безопасности и укрепить антитеррористическую защищенность транспортного комплекса нашей страны.

**В четвертом параграфе** – «Меры административного принуждения, применяемые полицией в механизме обеспечения транспортной безопасности» - посвящен анализу сущности, содержанию и системности применяемых полицией в исследуемой сфере мер принуждения, поскольку вся административно-процессуальная деятельность полиции так или иначе связана с их применением. Важным является рассмотрение административного принуждения как метода административно-правового воздействия.

Меры носят предупредительно-пресекающий характер, а потому осуществляться должны только в строгом соответствии с законом. Именно законность и обоснованность применения этих мер делает их элементом административно-правового механизма реализации предоставленных полиции полномочий.

Отмечается, что административное принуждение является, по сути, полицейским принуждением. Особенности административно-правового принуждения, применяемого сотрудниками полиции при обеспечении транспортной безопасности, подробно анализируются.

По мнению автора, наиболее правильным является классификация мер административного принуждения в зависимости от целей и способа обеспечения правопо-

рядка, определяемых характером общественных отношений и противоправных посягательств на эти отношения. В соответствии с данным критерием различаются: 1. Административно-предупредительные меры. 2. Меры административного пресечения. 3. Меры административной ответственности. 3. Меры административно-процессуального обеспечения.

1. Предупредительные меры применяются при обеспечении транспортной безопасности с целью недопущения актов незаконного вмешательства, их своевременного пресечения. Помимо КоАП Российской Федерации и Федерального закона «О полиции» данные меры предусмотрены законами, регулирующими организацию и деятельность воздушного, железнодорожного и водного транспорта.

В параграфе раскрывается содержание ряда административно-предупредительных мер (их четыре группы), применяемых полицией в сфере обеспечения транспортной безопасности. Большинство из них применяются подразделениями ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации, подразделениями транспортной безопасности во взаимодействии с транспортной полицией и другими правоохранительными органами.

Исследуя основания и порядок применения мер административного предупреждения, автор обращает внимание на то, что объекты транспортной системы особенно уязвимы для террористических актов, поэтому комплекс этих мер должен применяться в полном объеме. Более того, в сложившихся условиях постоянных террористических и экстремистских угроз чрезмерное применение административно-предупредительных мер все же лучше недостаточного либо неполного их применения.

Подчеркивается, что при применении административно-предупредительных мер на объектах транспортной инфраструктуры и в салонах транспортных средств необходимо учитывать особенности транспортного комплекса и специфические задачи и функции в зависимости от наличия той или иной угрозы безопасности.

2. Основанием применения сотрудниками полиции мер административного пресечения является совершение административного правонарушения, виды которых анализируются в работе. Подобные меры в полном объеме могут применяться только сотрудниками полиции. Среди них подробно анализируется такая мера, как досмотр.

Автор анализирует для примера статистические данные за 2015 г. о принятых Ространснадзором мерах реагирования по фактам выявленных нарушений в области транспортной безопасности.

3. Меры административно-процессуального обеспечения, занимая промежуточное положение между мерами административного пресечения и мерами административной ответственности, с одной стороны, являются следствием применения мер пресечения, с другой стороны, они - предпосылка назначения административного наказания. В работе раскрывается объем и содержание ряда мер данной группы.

4. Меры административной ответственности во многом зависят не только от меры общественной опасности конкретных деяний и частоты их совершения, но и от результата применения мер административно-процессуального обеспечения.

Автор на основании исследования эмпирических данных делает вывод, что на практике при применении мер административного пресечения и административно-

процессуального обеспечения происходит немало нарушений закона со стороны отдельных сотрудников полиции. Другой актуальной проблемой обеспечения полицией транспортной безопасности на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта является неисполнение или неполное исполнение сотрудниками полиции при применении мер административного пресечения мер процессуального обеспечения.

В пятом параграфе – «Пути совершенствования деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности» - исследуется совокупность факторов и условий, порождающих потребность в таком совершенствовании, а также ряд условий и мер, позволяющих повысить эффективность деятельности полиции в рассматриваемой сфере.

Прежде всего, выявляются вызовы и угрозы, появляющиеся при эксплуатации различных видов транспорта, а также технические составляющие средства контроля, используемые для противодействия различного рода правонарушениям, совершаемым на транспорте. Детерминирующим фактором, вызывающим необходимость совершенствования деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности стали в последнее время также требования международно-правовых стандартов, установленных в данной сфере.

Внутренние угрозы приобрели достаточно серьезную опасность, поскольку устаревшее транспортное оборудование постоянно дает сбои. Как следствие, транспортную безопасность в первую очередь должны обеспечивать, помимо технических специалистов, сотрудники государственного транспортного надзора, государственные транспортные инспектора, обязанности которых проанализированы в работе.

Важным направлением является совершенствование как действующего транспортного законодательства в целом, так и законодательства, регулирующего деятельность полиции по обеспечению транспортной безопасности на любых видах транспорта. Главное – понимание того, что эффективная деятельность транспортной полиции по обеспечению транспортной безопасности невозможна без совершенствования законодательства о полиции. Отмечается, однако, что значительное количество норм административного права, которые содержатся в законах и подзаконных актах, регулирующих отношения, связанные с обеспечением транспортной безопасности, еще не является гарантией защиты транспорта и транспортной инфраструктуры от различного рода аварий и катастроф.

Одной из основных проблем полиции в деле обеспечения транспортной безопасности является неоднозначность предписаний Федерального закона «О транспортной безопасности». В определенной мере решить ее можно, сформулировав понятие «транспортная безопасность» в статье 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» следующим образом: «Транспортная безопасность – состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также находящихся в них либо рядом с ними людей от актов незаконного вмешательства, а также иных угроз природного, техногенного и социального характера».

Автор отмечает, что транспортная безопасность далеко не исчерпывается угрозами террористического характера, однако законодатель почему-то ограничивает по-

ка её только антитеррористической составляющей. Предложенное более широкое определение транспортной безопасности позволит в известной мере скорректировать соответствующую законодательную практику.

Автор далее анализирует предложения создать специализированный орган по координации сил и средств обеспечения транспортной безопасности. Но, по его мнению, во-первых, такие подразделения должны быть созданы на всех видах транспорта. Во-вторых, более целесообразным является создание в структуре органов внутренних дел на транспорте специальных подразделений по обеспечению безопасности отдельно на объектах железнодорожного, воздушного и водного транспорта.

В целях совершенствования деятельности, как полиции, так и других служб обеспечения транспортной безопасности, а также работы всего транспортного комплекса в целом существует проект принятия «Транспортного кодекса Российской Федерации». Однако его принятие нецелесообразно вследствие утраты силы большинством действующих транспортных законов, уставов и кодексов.

Автор обосновывает целесообразность принятия «Кодекса транспортной безопасности Российской Федерации». Кроме того, обосновывается идея принятия Концепции развития органов МВД России на транспорте, в которой было бы правильно отразить как общие вопросы организации деятельности полиции на транспорте, так и особенности деятельности полиции на отдельных видах транспорта, а также определить порядок взаимодействия полиции с иными субъектами обеспечения транспортной безопасности.

Наконец, порядок прохождения службы в транспортной полиции тоже должен быть особым. На службу в транспортную полицию должны отбираться только сотрудники, обладающие не только юридическими знаниями, но и определенными техническими навыками управления теми транспортными средствами, которые они призваны обслуживать.

В заключении содержатся основные выводы и предложения, изложенные в диссертационном исследовании.

**По теме исследования автором опубликованы следующие работы:**

**В ведущих рецензируемых научных журналах, определенных Высшей аттестационной комиссией Министерства образования и науки Российской Федерации:**

1. Зиганшин М.М. К вопросу об обеспечении дорожно-транспортной безопасности ДПС ГИБДД // Административное и муниципальное право. 2015. №7. – С. 700-705 (0,4 п.л.).

2. Зиганшин М.М., Хандогина А.В. Технические средства организации дорожного движения – как элементы механизма обеспечения безопасности в сфере дорожного движения // Полицейская деятельность. 2016. № 4. – С. 398-406 (0,6/0,3 п.л.).

3. Зиганшин М.М., Агафонов С.И. К вопросу о роли полиции в сфере обеспечения транспортной безопасности (история и современность) // Вестник Московского университета МВД России. 2016. № 8. – С. 164-169 (0,7/0,35).

4. Зиганшин М.М. Правовое регулирование обеспечения транспортной безопасности в деятельности полиции // Российская юстиция. 2017. № 1. – С. 13-16 (0,4 п.л.).

5. Зиганшин М.М., Дресвянникова Е.А. Актуальные вопросы совершенствования правоприменительной деятельности ГИБДД МВД России // Полицейская деятельность. 2017. № 1. – С. 61-69 (0,4/0,2 п.л.).

6. Зиганшин М.М. Транспортная безопасность как объект административно-правовой охраны // Административное и муниципальное право. 2017. № 2. – С. 41-57 (1,2 п.л.).

#### **В иных рецензируемых научных изданиях:**

7. Зиганшин М.М. Административно-правовой статус ГИБДД как субъекта обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник «Научный центр Безопасности жизнедеятельности». 2013. № 4. – С. 20-23 (0,2 п.л.).

8. Зиганшин М.М. Административно-правовой статус иностранных граждан и лиц без гражданства (апатриды) – участников дорожного движения // Полицейская деятельность. 2014. № 6. – С. 501-511 (0,8 п.л.).

9. Зиганшин М.М. К вопросу о повышении эффективности деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности с помощью применения административно-правового регулирования // Полицейская деятельность. 2015. № 2. – С. 73-79 (0,5 п.л.).

10. Зиганшин М.М. Основная задача дорожно-патрульной службы ГИБДД по обеспечению транспортной безопасности // Совершенствование и новации профессиональной подготовки сотрудников Госавтоинспекции. - Домодедово, ВИПК МВД России, 2015. – С. 46-54 (0,5 п.л.).

11. Зиганшин М.М. К вопросу об обеспечении транспортной безопасности органами внутренних дел // Современные проблемы безопасности жизнедеятельности: интеллектуальные транспортные системы. – Казань: ГБУ «Научный центр безопасности жизнедеятельности», 2016. – С. 211-218 (0,4 п.л.).

12. Зиганшин М.М. Программно-целевой подход к вопросу повышения безопасности дорожного движения // Вестник Орловского института МВД России им. В.В. Лукьянова «Наука и практика». 2016. № 1. – С. 47-50 (0,2 п.л.).

13. Зиганшин М.М. Некоторые вопросы административной деятельности линейных отделов полиции по обеспечению транспортной безопасности // Административно-правовое регулирование правоохранительной деятельности: теория и практика. – Краснодар, 2016. – С. 223-230 (0,3 п.л.).

14. Зиганшин М.М. Повышение эффективности предупреждения и пресечения правонарушений на транспорте: к вопросу о взаимодействии различных служб полиции // Право. Экономика. Безопасность. 2017. №№ 1-2. – С. 108-112 (0,4 п.л.).

**Зиганшин Марат Мухаметханович**

**АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЛИЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ  
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

**Специальность 12.00.14 –**

Административное право; административный процесс

*Автореферат  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук*

---

Подписано в печать 21.12.2017 г.  
Печ.л.1,5

Формат бумаги 60x8 1/16  
Тираж 100 экз.

---

*Отпечатано в типографии филиала ВИПК МВД России (г. Набережные Челны)  
423800, Республика Татарстан, г. Набережные Челны, ул. Мелиораторная, 23/2,*

