

*Кузовлев И.В.,
студент-магистр 3 курс,
факультет «Юридический факультет имени М.М. Сперанского»
Российская академия народного хозяйства и
государственной службы при Президенте Российской Федерации
Россия, г. Москва*

*Научный руководитель: Балашкина Ирина Валерьевна,
кандидат юридических наук,
доцент кафедры государственно-правовых дисциплин
Российская академия народного хозяйства и
государственной службы при Президенте Российской Федерации*

**«ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЦИФРОВЫХ СЕРВИСОВ ПО ОХРАНЕ
И СОПРОВОЖДЕНИЯ ГРУЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ»**

***Аннотация:** В представленной статье рассмотрено определение словосочетания «цифровая экономика», способы предоставления сервисов в цифровом формате. Выполнено исследование нормативно-правовых актов регулирующие цифровые и традиционные услуги по охране грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Определены нерешенные вопросы перспективы развития цифровых сервисов по сопровождению и охране грузов на железной дороге.*

***Ключевые слова:** цифровая экономика, охрана грузов, железнодорожный транспорт, правовое регулирование, цифровые сервисы.*

***Abstract:** The article considers the definition of the phrase "digital economy", ways of providing services in a digital format. Research of legal acts regulating digital and traditional services for the protection of goods transported by rail was carried out.*

Identified unresolved issues prospects for the development of digital services for the cargo escort and protection of goods on the railway.

Keywords: *digital economy, protection of cargo, rail transport, legal regulation, digital services.*

Термин «цифровая экономика» многогранен. По опыту исследования видно, что даже профессиональное сообщество не имеет единого понимания термина «цифровая экономика».

Александра Энговатова — кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики инноваций экономического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова, — дает такое определение: «Цифровая экономика — это экономика, основанная на новых методах генерирования, обработки, хранения, передачи данных, а также цифровых компьютерных технологиях». «Цифровая экономика – это новая парадигма ускоренного экономического развития, основанная на обмене данными в режиме реального времени», – считают эксперты Всемирного банка. Доктор экономических наук, член-корреспондент РАН — Владимир Иванов, – дает наиболее широкое определение: «Цифровая экономика – это виртуальная среда, дополняющая нашу реальность».

Важным составляющим звеном, создаваемой цифровой экономики, являются данные (информация) которые обрабатываются, хранятся и передаются при помощи коммуникационного оборудования. Такие данные приобретают форму цифровых сервисов, услуг и продуктов, а также являются основным ресурсом. Следовательно, цифровая экономика – это комплекс, состоящий из традиционной экономики, взаимодействия коммуникационного технологического оборудования и данных, которые передаются таким оборудованием.

Анализирую указанную информацию, можно сделать вывод, о том, что цифровая экономика – это комплекс правовых и экономических взаимоотношений, в которых передаваемые данные являются основным

связующим компонентом во всех направлениях деятельности общества и государства.

Традиционные взаимоотношения бизнеса быстро устаревают, на смену им приходят новейшие разработки и цифровые алгоритмы обмена информацией. Разрабатываемая технологичными предприятиями цифровая экономика основывается на использовании электронных сервисов и цифровых данных, которые являются либо товаром, либо услугами, т.е. осуществляется продажа данных в цифровом формате от одного владельца программного комплекса другому.

Создание таких программных комплексов осуществляется для внедрения в различные сферы деятельности государства и бизнеса. Развитие цифровой экономики – это своеобразный прогресс, который позволит экономике РФ интегрироваться в мировую экономику, увеличить конкурентоспособность РФ на мировом пространстве, обеспечить экономический, технологический рост и укрепить национальный суверенитет государства.

Важными инновационными бизнес-идеями стали создание цифровой платформы – электронная торговая площадка «Грузовые перевозки» (ЭТП ГП), цель которой – предоставление цифровых сервисов на железнодорожном транспорте, а также разработка и внедрение автоматизированной системы управления охраной грузов и сбором доходов (АСУ ОГСД) при перевозке железнодорожным транспортом.

Как пример, представляется возможным рассмотреть оказание цифровых услуг по охране и сопровождению грузов, перевозимых железнодорожным транспортом.

Разработчики цифровой платформы Электронная торговая площадка «Грузовые перевозки» расширили функционал ЭТП ГП важным цифровым продуктом – оказание цифровых сервисов для поставщиков услуг по охране и сопровождению грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Суть цифровой услуги – обмен данными между программными комплексами

(системами) поставщиков услуг и порталом ЭТП ГП, а именно обеспечение следующих возможностей:

- взаимодействия всех участников ЭТП ГП (грузоперевозчик, поставщик услуг, клиент, т. е. собственник перевозимого груза);
- получение поставщиком услуг сведений о заказах клиентов;
- направление поставщиком услуг предложений услуг в соответствии с размещаемыми заказами клиентов;
- информирование о поступивших предложениях услуг;
- получения поставщиком услуг сведений о согласовании клиентом размещенных поставщиком предложений;
- перевод финансовых средств поставщику услуг за выполненные работы.

Для исследования представленной темы рассмотрим, как поставщика охранных услуг Федеральное государственное предприятие «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта РФ», которое с целью реализации цифровых услуг по охране и сопровождению грузов на железнодорожном транспорте разработало автоматизированную систему управления охраной грузов и сбором доходов (АСУ ОГСД).

АСУ ОГСД является цифровой системой, которая предназначена для создания единой в рамках Российской Федерации системы централизованного учета, контроля и отчетности работы подразделений ФГП ВО ЖДТ России, осуществляющих охрану грузов при их перевозке железнодорожным транспортом. Система должна обеспечивать выполнение следующих задач:

1. Повышение качества охраны грузов благодаря непрерывному автоматизированному контролю охраняемых вагонов с момента приемки от грузоотправителя до момента выдачи грузополучателю.

2. Повышение эффективности работы и снижение трудозатрат благодаря ведению электронной истории операций с вагонами (электронная книга ОГВ –

5). Возможность мгновенно получить перечень операций с любым охраняемым вагоном с указанием места, времени события, ответственных и т.д.

3. Повышение эффективности сбора доходов от охраны грузов благодаря строгому электронному документообороту с контрагентами, формированию электронных реестров на основании актов сдачи/приемки охраняемых грузов.

4. Повышение эффективности использования структурных подразделений ведомственной охраны благодаря избавлению от заполнения большого числа бумажных документов, автоматизации учета рабочего времени, составления электронных графиков работы сотрудников.

5. Повышение эффективности использования информационных ресурсов и снижение затрат на разработку и сопровождение интегрированной системы благодаря объединению различных подсистем на общей интегрированной информационной платформе. Исключение дублирования информации и функций различными подсистемами. Любая информация вводится в систему (интерактивно или в режиме АСУ – АСУ) только один раз и, далее, может многократно использоваться всеми функциональными блоками. Функциональные блоки, выполняющие сходные функции в разных подсистемах объединяются в один.

6. Своевременно принятие эффективных управленческих решений благодаря полноте информации и оперативности ее поступления. Возможность прогнозировать (планировать) поступление доходов, изменение потоков охраняемых грузов, нагрузки на структурные подразделения ведомственной охраны и т.д.

Как мы видим в настоящее время разработано отдельными предприятиями два цифровых продукта для реализации всестороннего цифрового сервиса по охране и сопровождению груза на железнодорожном транспорте. Принцип работы сервиса - «одно окно» т.е. клиент получает полный комплекс цифровых услуг (заключение договора на перевозку и охрану груза от точки А до получения сохранного груза в точке В) в онлайн режиме на всей территории Российской Федерации. Для полноценной реализации представленного цифрового сервиса проводятся работы по интеграции АСУ ОГСД в цифровую платформу ЭТП ГП.

Важнейшим этапом для оказания представленных цифровых услуг является разработка правового документа, который позволит регулировать на законодательном уровне взаимоотношения всех участников цифрового сервиса.

Предлагаю рассмотреть следующие нормативно-правовые акты, которые реально на сегодняшний день регулирует традиционные и цифровые сервисы по охране и сопровождению грузов, перевозимых железнодорожным транспортом:

- Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» 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 не общего пользования» [2].

- Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 02.08.2019) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» регулирует: «Правоотношения и определяет условия осуществления между участниками перевозочного процесса на железнодорожном транспорте» [3].

- Федеральный закон от 14.04.1999 № 77-ФЗ (в ред. 29.12.2017) «О ведомственной охране», определяет: «Организационно-правовые основы создания и деятельности ведомственной охраны» [1].

- Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (в ред. 06.07.2016) «О транспортно-экспедиционной деятельности» регулирует: «Порядок осуществления транспортно-экспедиционной деятельности – порядок оказания услуг по организации перевозок грузов любыми видами транспорта и оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов» [4].

- Федеральный закон от 06.04.2011 № 63–ФЗ «Об электронной подписи» (в ред. от 23.06.2016) регулирует: «Отношения в области использования

электронных подписей при совершении гражданско-правовых сделок, оказании государственных и муниципальных услуг, исполнении государственных и муниципальных функций, при совершении иных юридически значимых действий, в том числе в случаях, установленных другими федеральными законами» [5].

- Приказ МПС РФ от 18.06.2003 № 29 (ред. от 03.10.2011) «Об утверждении Правил выдачи грузов на железнодорожном транспорте» определяет: «Порядок выдачи грузов, а также выдачи порожних грузовых вагонов, не принадлежащих перевозчику на местах общего и не общего пользования» [6].

- Приказ Министерства транспорта России от 04.03.2019 № 70 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением и Перечня грузов, требующих обязательного сопровождения в пути следования», регламентирует: «Порядок перевозки железнодорожным транспортом грузов, требующих обязательного сопровождения. Действие правил распространяется на перевозки железнодорожным транспортом грузов, указанных в Перечне грузов, требующих обязательного сопровождения в пути следования, утвержденном настоящим Приказом, по территории Российской Федерации во всех видах железнодорожного сообщения». Документы, предусмотренные настоящими правилами, могут составляться в электронной форме и подписываться электронной подписью в случаях и в порядке, предусмотренных законодательством Российской Федерации, а также при наличии соответствующего соглашения между перевозчиком, грузоотправителем, грузополучателем или уполномоченными ими лицами по договору [7].

- Распоряжение Правительства Российской Федерации от 23.07.2015 № 1424-р «Об утверждении перечня специальных грузов, перевозимых железнодорожным транспортом общего пользования, подлежащих охране подразделениями ведомственной охраны Росжелдора».

- Приказ МПС России от 17.11.2003 № 72 «Об утверждении Порядка ведения приемо-сдаточных актов на железнодорожном транспорте».

- Соглашение о межгосударственном грузовом сообщении (СМГС) (действует с 01.11.1951 с изменениями и дополнениями на 1 июля 2019 г.) устанавливает: «Прямое международное железнодорожное сообщение для перевозок грузов по железным дорогам: Азербайджанской Республики, Республики Албания, Исламской Республики Афганистан, Республики Беларусь, Республики Болгария, Венгрии, Социалистической Республики Вьетнам, Грузии, Исламской Республики Иран, Республики Казахстан, Китайской Народной Республики, Корейской Народно-Демократической Республики, Киргизской Республики, Латвийской Республики, Литовской Республики, Республики Молдова, Монголии, Республики Польша, Российской Федерации, Словацкой Республики, Республики Таджикистан, Туркменистана, Республики Узбекистан, Украины, Эстонской Республики. Интересы указанных государств представляют министерства, ведающие железнодорожным транспортом, заключившие настоящее Соглашение» [8].

Рассмотрев и проанализировав нормативно-правовые акты регулирующие традиционные и электронные услуги по охране и сопровождению грузов на железнодорожном транспорте, а также функционал двух цифровых сервисов ЭТП ГП и АСУ ОГСД, можно сделать вывод – традиционные услуги по сопровождению и охране грузов перевозимых железнодорожным транспортом регламентированы в полном объеме, а правовое регулирование оказания цифровых услуг в данном направлении ограничено возможностью применения усиленной цифровой подписи при использовании электронного документооборота, который на сегодняшний день в ФГП ВО ЖДТ России только внедряется.

Для регулирования взаимодействия поставщика услуг (ФГП ВО ЖДТ России) и оператора ЭТП «Грузовые перевозки» целесообразно применить в соответствии с нормами Гражданского кодекса Российской Федерации публичную оферту, в которой ФГП ВО ЖДТ России выступит в качестве акцепта.

Применить представленное решение возможно, но для полноценного правового регулирования и развития представленного цифрового сервиса необходимо провести ряд изменений и нововведений:

1. Разработать и актуализировать правовую и регулятивную системы для реализации цифровых технологий на железнодорожном транспорте в области охраны и сопровождения грузов.

2. Внести изменения в нормативно-правовые акты, регламентирующие деятельность ФГП ВО ЖД России.

3. Провести внедрение системы электронного документооборота для взаимодействия всех участников процесса перевозки и охраны груза на железнодорожном транспорте.

4. Разработать нормативно-правовой документ, который будет регламентировать создание и функционирование устойчивой системы защиты вводимой, хранимой и передаваемой информации при помощи коммуникационного оборудования.

5. Разработать и утвердить регламент использования электронных средств идентификации (электронные пломбы) с целью мониторинга движения грузов по железной дороге.

6. Разработать профессиональные стандарты и программы профессионального обучения для подготовки квалифицированного кадрового состава.

Представленные мероприятия, возможно, реализовать при помощи создания и внедрения техническо-правовой программы «Цифровая охрана железной дороги».

Создание программы «Цифровая охрана железной дороги» будет основываться на следующих нормативно-правовых актах: Конституция Российской Федерации, Гражданский кодекс РФ, Федеральный закон от 27.07.2006 № 152–ФЗ (ред. от 31.12.2017) «О персональных данных»; Федеральный закон от 27.07.2006 № 149–ФЗ (ред. от 18.03.2019) «Об информации, информационных технологиях и о защите информации», Указ

Президента РФ от 05.12.2016 № 646 «Об утверждении Доктрины информационной безопасности Российской Федерации», Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 313 (ред. от 23.05.2019) «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Информационное общество (2011-2020 годы), «Основные направления деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2024 года» (утв. Правительством РФ 29.09.2018) и других нормативных документах.

Реализация технико-правовой программы «Цифровая охрана железной дороги» позволит не только создать нормативно-правовую систему регулирования оказания услуг на железнодорожном транспорте по охране и сопровождению грузов, но и обеспечить интеграции охранных услуг в международные транспортные системы, расширить спектр, а так же улучшить качество предлагаемых рынку охранных услуг на сети железных дорог РФ, повысить надежность и безопасность движения по железным дорогам РФ, повысить производительности труда за счет создания цифровых сервисов и т.д.

Возникновение и развития современных технологий, а также осуществление экономической деятельности, связанной с использованием цифровой экономики, как показывает проведенное исследование, требует создание новой регулятивной правовой системы в законодательстве Российской Федерации.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ

1. Федеральный закон от 14.04.1999 № 77-ФЗ (ред. 29.12.2017) «О ведомственной охране» // Собрание законодательства РФ. – 1999. – № 16. – Ст. 1935; 2017 – № 50 (часть III). – Ст. 5105.

2. Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ (ред. от 03.08.2018) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 2. – Ст. 169; 2018 – № 32 (часть I). – Ст. 5105.

3. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 02.08.2019) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 2. – ст. 170; 2018 – № 49 (часть I). – Ст. 7523.
4. Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ (ред. 06.07.2016) «О транспортно-экспедиционной деятельности» // Собрание законодательства РФ. – 2003. – № 27 (часть 1). – Ст. 2701; 2016 – № 28. – Ст. 4558.
5. Федеральный закон от 06.04.2011 № 63-ФЗ (ред. от 23.06.2016) «Об электронной подписи» // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 15. – ст. 2036; 2016 – № 1 (часть I). – Ст. 65.
6. Приказ МПС РФ от 18.06.2003 № 29 (ред. от 03.10.2011) «Об утверждении Правил выдачи грузов на железнодорожном транспорте» // Российская газета. – 2003. – 20 июня. – № 119/2; 2011. – 17 октября – № 232.
7. Приказ Министерства транспорта России от 04.03.2019 № 70 «Об утверждении Правил перевозок железнодорожным транспортом грузов с сопровождением и Перечня грузов, требующих обязательного сопровождения в пути следования» // СПС КонсультантПлюс // Опубликован 18.04.2019 на официальном интернет-портале правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>
8. Соглашение о межгосударственном грузовом сообщении (СМГС) от 01.11.1951 (с изм. и доп. на 1 июля 2019) // СПС КонсультантПлюс // Текст редакции в информационном банке приведен с учетом изменений в соответствии с публикацией на сайте <http://osjd.org> по состоянию на 24.06.2019.