

В КГС (например, ч. 2 ст. 100, ст. 140, п. 1 ч.1 ст. 239) упоминается автоматизированная информационная система единого расчетного и информационного пространства (далее – ЕРИП) в контексте уплаты государственной пошлины. Это указывает на стремление законодателя интегрировать судебную систему с существующими общегосударственными электронными сервисами, что отсутствовало в явном виде в ГПК и было менее выражено в ХПК.

Сравнительный анализ процессуальных кодексов Республики Беларусь демонстрирует четкую эволюционную траекторию в правовом регулировании электронного правосудия. От первоначальных, достаточно общих положений в ГПК, позволявших использовать отдельные электронные инструменты, законодательство поступательно двигалось к более детальной и системной регламентации, что нашло отражение в ХПК, а затем получило комплексное и унифицированное закрепление в КГС.

Новый КГС не просто суммирует предыдущий опыт, но и вводит новые институты (например, электронные доказательства как самостоятельная категория), расширяет возможности дистанционного участия и электронной подачи документов, интегрирует судебное делопроизводство с общегосударственными электронными системами. Это свидетельствует о стремлении законодателя к созданию современной, технологичной и доступной системы правосудия, отвечающей вызовам информационного общества. Дальнейшее развитие электронного правосудия потребует не только совершенствования нормативной базы, но и создания соответствующей материально-технической и организационной инфраструктуры, а также повышения цифровой грамотности всех участников процесса.

УДК 343.9

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В КОНТЕКСТЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

А.Н. Вяткин

Институт права Уфимского университета науки и технологий

Человек, его права и свободы Конституцией Российской Федерации провозглашены высшей ценностью; согласно ст. 18 Конституции они определяют «смысл, содержание и применение законов, деятельность законодательной и исполнительной власти». Жизнь человека как высшая социальная ценность требует особой защиты – тезис, который, казалось бы, не требует поиска аргументов, и в то же время не утрачивает актуальности в современном научном дискурсе [1, с. 169; 2, с. 96]. Стратегия национальной безопасности РФ исходит из необходимости

всемерного обеспечения конституционных прав ее граждан, государственной и общественной безопасности; своевременного устранения возникающих угроз. К числу таковых для жизни и здоровья населения относятся источники повышенной опасности, нормативно определенные Гражданским кодексом РФ. Столь же очевидно, что транспортные средства сочетают в себе как качества источника повышенной опасности, так и в комплексе с иными структурными элементами транспортной системы являются важнейшим фактором социально-экономического развития страны [3, с. 18].

Обозначенные в качестве отправных факторы, закрепленные имеющими высшую силу и стратегическое значение нормативными актами, в их взаимодействии обуславливают насущную необходимость выработки компромисса их сосуществования; полноценной и эффективной концепции охраны жизни человека в условиях стремительно возрастающей интенсивности дорожного движения. На отсутствие такой концепции указывает стабильно высокий уровень смертности и травматичности участников дорожного движения – ежегодно происходит более 100 000 происшествий с участием автотранспорта, от которых получают увечья порядка 150 000 человек, более 10 000 – погибают [4; 5].

Анализ причин дорожно-транспортных происшествий (далее в данной статье – ДТП) показывает, что к наиболее тяжким последствиям для жизни и здоровья человека приводят следующие нарушения правил дорожного движения (далее в данной статье – ПДД):

- движение на чрезмерно высокой скорости, с нарушением ее ограничения, без учета погодных условий и состояния полотна дороги,
- выезд на полосу, предназначенную для встречного движения,
- проезд на запрещающий сигнал светофора [6; 7].

Объединяющим перечисленные факторы обстоятельством является крайне низкая культура вождения [8, с. 45; 9, с. 180]. Парадоксальным и недостаточно исследованным является полное отсутствие критики перечисленных смертельно опасных видов нарушений ПДД в массовом сознании, несмотря на искреннее сочувствие жертвам ДТП [10, с. 259]. Широкое распространение на фоне отсутствия общественного порицания и при бездействии специализированных служб, несовершенстве нормотворчества получили технологии, препятствующие идентификации автоматизированными комплексами фиксации автомобиля, превышающего допустимую скорость [11, с. 34]. Несомненно, предпринимаемые государством и равнодушными представителями общественности меры, направленные на повышение уровня сознательности водителей и населения в целом, профессиональных навыков экстремального вождения и общего уровня его культуры дают положительные результаты, однако неутешительные данные криминальной статистики не позволяют считать профилактическую работу достаточно эффективной.

В таких условиях представляется далеким от исчерпания потенциал средств объективного контроля соблюдения ПДД в сочетании с ужесточением норм, обеспечивающих возможность идентификации транспортных средств [11, с. 36]. В российском массовом сознании они являются раздражающим фактором, указывающим на некоторые психологические особенности, возможно связанные подсознательным протестом как пережитком издержек тоталитарного режима; однако имеют безусловно положительный эффект, подтверждённый статистически [12, с. 258; 13, с. 11].

Очередной парадокс состоит в явной недостаточности средств автоматизированного контроля, формально обусловленной дефицитом бюджета. Представляется, что основной причиной все же является общая недооценка степени угрозы национальной безопасности от низкого уровня правосознания, повсеместной распространенности нарушений ПДД, влекущих тяжкие последствия как для пострадавших, их родных и близких, так и для государства в силу утраты трудоспособного населения, молодежи и детей как стратегического ресурса страны.

Осознание масштабов проблемы и потенциала эффективности средств контроля способно стать катализатором поиска способа их внедрения. Основным может стать институт концессии, препятствием применения которого в настоящее время служат сомнительные для потенциального концессионера преимущества и административные барьеры. Подтверждением этому служат обстоятельства ряда уголовных дел в отношении чиновников, требующих незаконного вознаграждения за содействие в заключении концессионного соглашения, согласование мест размещения комплексов и т.п. [14]. Следовательно, необходимо обеспечить полную прозрачность таких процедур (их визуализации на цифровой информационной площадке с простым, наглядным и удобным интерфейсом); совершенствовать нормативно определенные условия концессии для повышения ее привлекательности. В частности, целесообразно предусмотреть:

- существенное увеличение сроков концессии (например, до 30 лет),
- возможность многостороннего концессионного соглашения с приоритетным участием в нем жителей микрорайона, на территории которого требуется и планируется установка комплексов. Это позволит распределить затраты по их установке среди лиц, наиболее заинтересованных в повышении уровня безопасности на конкретных участках дорожного движения, в существенно меньшей степени – получении дохода от штрафов. Между тем, полученные концессионерами в результате функционирования комплексов средства уместно расходовать на общественные нужды микрорайона (озеленение, повышение комфортабельности мест общего пользования и т.д.), предусмотрев это в условиях соглашения.

Очевидно, что масштабирование применения комплексов контроля при разумном сочетании источников финансирования (бюджетных и частных) будет способствовать:

- повышению дисциплины водителей, а по мере привыкания к безопасной манере движения – их сознательности и культуре вождения,
- существенному снижению смертности и травматизма участников дорожного движения, сбережению жизни людей – стратегического потенциала развития страны,
- упорядочения трафика движения, повышения пропускной способности перекрестков, а, следовательно – уменьшения масштабов пробок,
- снижению антропогенной нагрузки на экологию за счет снижения объемов выбросов загрязняющих веществ, производимого автомобилями в пробках. В своей совокупности перечисленные факторы способствуют укреплению экономики и национальной безопасности страны.

Список использованных источников

1. Амельчаков, О.И. Право на жизнь и его обеспечение в Российской Федерации / О.И. Амельчаков // Материалы конференций ГНИИ «Нацразвитие» : Сборник избранных статей по материалам научных конференций ГНИИ «Нацразвитие», Санкт–Петербург, 10–13 февраля 2021 года. – Санкт–Петербург: ГНИИ «Нацразвитие», 2021. – С. 169–171. – EDN KAMMFR.
2. Тхакушинов, А. К. Жизнь человека как социальная ценность в современном научном дискурсе / А. К. Тхакушинов, А. М. Сиюхова, Э. М. Кueva // Политика и общество. – 2017. – № 11. – С. 96–109. – EDN ZWOIOL.
3. Николаева, Р.В. Транспортная система, важный фактор развития экономики страны / Р.В. Николаева, И.И. Попова // Техника и технология транспорта. – 2020. – № 1(16). – С. 18–23. – EDN MRPHRJ.
4. Официальный сайт МВД России: статистика и аналитика [Электронный ресурс] :<https://мвд.пф/dejatelnost> (Дата доступа: 01.04.2025).
5. Статистика ДТП по России [Электронный ресурс] <https://rusdtp.ru/>.
6. Госавтоинспекция МВД России. Официальный сайт [Электронный ресурс] <http://gibdd.ru/>. – <https://мвд.пф/dejatelnost> (Дата доступа 01.04.2025).
7. Бродский, А.В. Анализ факторов, вызывающих ДТП на автомобильных дорогах общего пользования и предложение мер по их снижению / А. В. Бродский // Техника и технологии строительства. – 2023. – № 1(33). – С. 4–8. – EDN RVANUK.
8. Лобанова, Ю.И. Специфика динамики стиля вождения у водителей с высоким и низким уровнем надежности деятельности / Ю.И. Лобанова // Человек и транспорт: психология, образование, эргономика: Материалы Национальной с международным участием научно–практической

конференции, Санкт–Петербург, 02 ноября 2023 года. – Санкт–Петербург: Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I, 2024. – С. 44–53. – EDN ZFUAOQ.

9. Степанов, И.В. Повышение уровня культуры водителей, как основной фактор обеспечения безопасности дорожного движения / И.В. Степанов, А.В. Никишкин, В.В. Степановских // Мир политики и социологии. – 2019. – № 8. – С. 179–183. – EDN XSYGAW.

10. Горюшинский, В.С. Основные факторы и причины, влияющие на динамику аварийности на автомобильном транспорте / В.С. Горюшинский, И.Е. Черникова, И.С. Милосердова // Современные научные исследования и разработки. – 2018. – № 12(29). – С. 258–261. – EDN YYILIL.

11. Вяткин, А.Н. Актуальные задачи криминалистической идентификации транспортных средств / А.Н. Вяткин // Актуальные проблемы использования специальных знаний в уголовном, гражданском, арбитражном процессе и по делам об административных правонарушениях : Материалы XIII международной научно–практической конференции, Уфа, 25 октября 2024 года. – Уфа: Научно–исследовательский институт проблем правового государства, 2024. – С. 31–37. – EDN WOSGQW.

12. Верзилин, С.В. Состояние и перспективы развития региональной системы безопасности дорожного движения с применением средств автоматической фиксации административных правонарушений / С.В. Верзилин // Вестник Воронежского института МВД России. – 2019. – № 4. – С. 257–264. – EDN DSIWJM.

13. Байрамов, Б.М. Эффективность применения средств автоматической фиксации нарушений правил дорожного движения и их влияние на основные показатели аварийности / Б.М. Байрамов, Г.А. Гук // Автомобильные перевозки и транспортная логистика: теория и практика : Сборник научных трудов кафедры «Организация перевозок и управление на транспорте» (с международным участием) / Под научной редакцией Е.Е. Витвицкого. – Омск: Сибирский государственный автомобильно–дорожный университет (СибАДИ), 2021. – С. 5–12. – EDN GNRQPN.

14. Судебные и нормативные акты РФ [Электронный ресурс] <https://sudact.ru>

УДК 371.133

**ФОРМИРОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ПОЗИЦИИ СТУДЕНТОВ –
БУДУЩИХ ЮРИСТОВ В ЮРИДИЧЕСКИХ КЛИНИКАХ КАК
ФАКТОР СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ТРУДОУСТРОЙСТВА
КВАЛИФИЦИРОВАННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ**

А.А. Габович

Ростовский государственный экономический университет (РИНХ)