В Диссертационный совет 24.2.336.02,
созданный на базе
Федерального государственного автономного
образовательного учреждения
высшего образования
«Московский государственный юридический
университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)»,
123242, г. Москва, ул. Садовая Кудринская,
дом 7, стр. 22

ОТЗЫВ

на диссертацию Жаркова Кирилла Константиновича «Публично-правовое регулирование цифровой трансформации транспортной отрасли в Российской Федерации», представленную на соискание ученой степени кандидата юридических наук по научной специальности 5.1.2. «Публично-правовые (государственно-правовые) науки»

Выбранная соискателем тема является безусловно актуальной и отвечает современным потребностям развития публично-правовой науки и правоприменительной практики. Современный этап развития транспорта характеризуется интенсивной цифровой трансформацией, затрагивающей как технологические процессы перевозок, так и механизмы правового регулирования отрасли. В этой связи автор справедливо отмечает на стр. 30 диссертационного исследования необходимость выявления новых инструментов повышения эффективности и гибкости государственного регулирования транспорта, а также определения перспективных направлений развития отрасли. Сказанное можно проиллюстрировать на примере внедрения интеллектуальных транспортных систем, функционирование которых осуществляется на основе технологии больших данных, интернета вещей, а также искусственного интеллекта. Один из элементов интеллектуальных транспортных систем, а именно: высокоавтоматизированные

транспортные средства (ВАТС) предопределяют необходимость изменения традиционных моделей правового регулирования, что обусловлено появлением новых участников общественных отношений, связанных с применением ВАТС (в частности, оператор дистанционной поддержки[1]), а также развитием новых общественных отношений (например, инфраструктурных отношений), в том числе связанных с применением платформенных решений. Сказанное свидетельствует об объективной трансформации государственных функций, вызванной необходимостью обеспечения безопасности в условиях цифровизации отдельных направлений транспортно-логистической деятельности.

При этом темпы технологического развития во многом опережают формирование целостной и системной нормативно-правовой базы, что обуславливает наличие пробелов, фрагментарность регулирования и правовую неопределенность в сфере транспорта.

Особую значимость рассматриваемая проблематика приобретает в условиях реализации документов стратегического планирования, в которых цифровая трансформация и развитие транспортной инфраструктуры отнесены к числу приоритетных направлений государственной политики. Цифровая трансформация транспортной отрасли рассматривается государством не только как инструмент повышения эффективности и качества транспортно-логистических услуг, но и как элемент обеспечения национальной безопасности, технологического суверенитета и устойчивости критической информационной инфраструктуры. В условиях внешнеполитических ограничений и санкционного давления данные аспекты приобретают дополнительное значение, что усиливает роль публично-правового регулирования в рассматриваемой сфере.

В этой связи обращение диссертанта к проблематике публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли следует признать своевременным.

---

[1] Статья 3 Проекта Федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ID проекта 164305).

Востребованность в изучении и развитии данной тематики обусловлена еще и отсутствием системного подхода к вопросу публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли в Российской Федерации. Те исследования, которые были сделаны по изучаемой проблематике, безусловно, представляют важный вклад в развитие науки, но охватывают отдельные аспекты публично-правового регулирования транспортной отрасли (стр. 5 – 6 диссертационного исследования). В этой связи следует согласиться с выводом диссертанта о том, что комплексная концепция публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли до настоящего времени в науке не была сформирована. Автору работы удалось на основе отдельных исследований ведущих российских ученых в области транспортного, информационного, конституционного и административного права выстроить гармоничный системный подход, раскрывающий особенности публично-правового регулирования транспортной отрасли в условиях глубокого системного преобразования транспортной отрасли в связи с переходом к управлению транспортом на основе данных, внедрением цифровых технологий, развития цифровых экосистем и платформ взаимодействия участников рынка (стр. 55 диссертационного исследования). Таким образом, диссертационное исследование восполняет выявленный научный пробел и обладает самостоятельной научной значимостью.

Цель диссертационного исследования сформулирована корректно и логически вытекает из актуальности темы (стр. 6 диссертационного исследования). Поставленные задачи (стр. 6 – 7 диссертационного исследования) соответствуют заявленной цели, взаимосвязаны между собой и последовательно решаются автором в тексте работы. Так, если исходить из логики исследования, которая обоснована автором, формирование концепции публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли не представляется возможным без определения проблемы и особенности регулирования общественных отношений, возникающих при применении цифровых решений в транспортной отрасли, обоснования места и специфики публично-правовых механизмов государственного управления (стр. 22 – 36 диссертационного исследования), определения модели

правового регулирования применения цифровых технологий в транспортной отрасли (пар. 2.2 диссертационного исследования), а также выявления нового субъектного состава правоотношений и их правовых особенностей. В тексте диссертационного исследования автор последовательно рассматривает все указанные вопросы.

Выводы и рекомендации, сформулированные в диссертации, в целом отличаются обоснованностью и достоверностью. Выделим отдельные аспекты, которые заслуживают внимания.

Прежде всего, новаторским представляется авторское обоснование необходимости трансформации государственного управления в транспортной сфере под влиянием цифровизации, а также адаптации содержания публично-правового механизма регулирования транспорта. Формирование самой концепции публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли не представляется возможным без выстраивания основополагающих основ – принципов правового регулирования. В этой связи представляется обоснованным обращение диссертанта к анализу принципов публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли (пар. 1.2 диссертационного исследования). Проведенный анализ позволил сформулировать принципы публично-правового регулирования транспортной отрасли, которые отличаются спецификой в их реализации при внедрении цифровых технологий в транспортно-логистическую деятельность (Положение № 1, выносимое на защиту). При этом, данные принципы могут быть положены в основу выстраивания всей системы правового регулирования транспортной отрасли для формирования гармоничного и целостного нормативного регулирования, что является одной из приоритетных задач развития транспортно-логистической отрасли, изложенных в Транспортной стратегии РФ.

В развитие указанной выше идеи соискатель справедливо указывает на востребованность формирования «результатно-ориентированных стандартов» (стр. 48 диссертационного исследования), разработки единых стандартов для участников транспортно-логистического рынка (стр. 72 диссертационного исследования),

единые стандарты для ИТС (стр. 125 диссертационного исследования), а также основных тенденций и направлений цифровой трансформации государственного управления транспортной отрасли (стр. пар. 3.2 диссертационного исследования)

Представленное в пар 2.1 диссертационного исследования обоснование перехода к гибридной модели правового регулирования имеет особое практическое значение, так как предопределяет выстраивание всей системы транспортного законодательства, что отражено в абз. 1 Положения № 2, выносимом на защиту.

Автор также отдельное внимание уделяет вопросам понятийного аппарата. Разработка концепции публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли строится диссертантом на анализе основополагающих понятий, лежащих в основе построения авторского виденья. В частности, на стр. 52 диссертационного исследования анализируется определение понятия «цифровая технология», на стр. 53 проводится сравнение понятий «цифровизация» и «цифровая трансформация», а также исследуется терминология инновационных транспортных средств на отдельных видах транспорта (например, на стр. 117 – 119 диссертационного исследования анализируются понятия «автономное судно» и «полуавтономное судно»). Автор также дает авторское определение понятия «интеллектуальные транспортные системы» (стр. 124 диссертационного исследования), что нашло сове выражение в Положении № 9, выносимом на защиту.

Достоверность результатов исследования не вызывает сомнений. Представленные в диссертации идеи основываются на выверенной методологии. В частности, особое внимание заслуживает сравнительно-правовой метод, который нашел свое отражение в рамках пар. 2.2 диссертационного исследования при подготовке анализа зарубежного законодательства наиболее развитых стран: Японии, Китая, Сингапура, США, а также Европейского союза (проанализировано около 12 нормативных правовых актов иностранных государств и более 20 источников на иностранном языке, посвященных исследуемой тематике). Работа базируется на теоретическом анализе трудов ученых, специализирующихся в сфере изучения правового регулирования внедрения цифровых технологий в транспортной

сфере (например, при применении ВАТС или интеллектуальных транспортных систем), публично-правового регулирования обеспечения транспортной безопасности, безопасности дорожного движения, цифрового и технологического суверенитета применительно к транспортной отрасли.

Основные результаты диссертации апробировались на более, чем 10 научных всероссийских и международных конференциях, опубликованы и отражены в 6 публикациях, 3 из которых входят в научные журналы, рекомендованные ВАК РФ, что свидетельствует о достаточной степени их апробации (стр. 19 автореферата).

Полученные выводы отличаются логичностью, аргументированностью и обладают как теоретической, так и прикладной значимостью. Иные положения, выводы автора также заслуживают высокой оценки.

Диссертация Жаркова Кирилла Константиновича представляет собой завершенное, самостоятельное научное исследование, выполненное на высоком теоретическом уровне, содержащее новые научно обоснованные положения и выводы, имеющие значение для развития публично-правовой науки и практики правового регулирования транспортной отрасли.

Вместе с тем, как и любая достойная работа, диссертация К.К Жаркова располагает к отдельным замечаниям и дискуссионным вопросам, которые соискателю предлагается прокомментировать в процессе защиты:

1. В положении № 3, выносимом на защиту, а также на стр. 35 диссертационного исследования автор указывает на необходимость нормативного закрепления определения понятия «цифровая трансформация государственного управления транспортной отраслью». При этом, в работе не поясняется, в каком нормативном правовом акте автор видит необходимость добавления данной дефиниции и каким образом она будет связана с существующими положениями нормативно-правового регулирования.

2. На странице 40 диссертационного исследования автор рассуждает о принципе системности регулирования транспортной отрасли. В Положении № 6, выносимом на защиту, указывается на необходимость преодоления фрагментарности

правового регулирования применения цифровых технологий. При этом в Положении № 8, выносимом на защиту, доказывается сформированность и обоснованность правовой модели регулирования эксплуатации ВАТС, которая строится на дифференцированном подходе, а именно: правовое регулирование инновационных транспортных средств осуществляется только на автомобильном транспорте, без учета «умных транспортных средств» на иных видах транспорта. В связи с этим возникает вопрос о соотношении данных положений, выносимых на защиту, с точки зрения соблюдения принципа системности и заявленной необходимости преодоления фрагментарности правового регулирования.

3. В Положении № 5, выносимом на защиту, а также на стр. 120 – 127 диссертационного исследования обоснована необходимость формирования единого и системного подхода к публично-правовому регулированию интеллектуальных транспортных систем во всех сегментах транспортной отрасли. Данный вывод представляется научно аргументированным и заслуживающим поддержки. Вместе с тем вызывает научный интерес уточнение позиции автора относительно соотношения данного вывода с выводами Положения № 8, выносимого на защиту, в котором речь идет о формировании правовой модели правового регулирования ВАТС, что предполагает обособленность правового регулирования. Учитывая то, что ВАТС является одним из элементов интеллектуальных транспортных систем, возникает вопрос о возможности преодоления преимущественно проавтомобильного характера интеллектуальных транспортных систем и развития тех положений, которые представлены в Положении № 9, выносимом на защиту. Кроме того, представляется существенным осветить позицию автора в отношении допустимости границ унификации правового регулирования интеллектуальных транспортных систем с учетом различий в уровне технологической зрелости, организационной специфики и степени готовности нормативной базы отдельных видов транспорта.

4. На стр. 125 диссертационного исследования указывается, что «дальнейшее развитие правового регулирования применений данной технологии видится преимущественно на гибридной модели регулирования, основанной на

принципах: технологической нейтральности, транспарентности алгоритмов, гибкости, приоритета защиты данных, межведомственной и межгосударственной координации». Однако, остается не ясным, на сколько регламентированным должно быть применение интеллектуальных транспортных систем на различных видах транспорта. Также остается не освещенным в рамках гибридной модели регулирования, предлагаемой автором, важный вопрос о значении и месте технических норм, которые в настоящее время получили свое развитие в виде национальных стандартах.

5. В положении № 4, выносимом на защиту, диссертант указывает на появление новых субъектов правоотношений. В частности, указывается на появление специалистов по управлению автономными судами, образующими внешний экипаж автономного судна. С учетом того, что состав экипажа указан в п. 1 ст. 52 КТМ РФ, возникает вопрос о трактовании специалистов по управлению автономными судами в качестве новых субъектов или в качестве субъектов, полномочия которых трансформировались в условиях особенностей управления транспортным средством.

6. На стр. 84 диссертационного исследования автор указывает на возможность образования новой отрасли, а именно «цифрового транспортного права». С учетом существующей научной дискуссии в отношении возможности выделения транспортного права как отрасли права, представляется правомерным поставить вопрос об аргументации диссертантом тезиса о выделения указанной выше отрасли, а также о предложении критериев для ее выделения.

Следует отметить, что высказанные дискуссионные замечания не оказывают влияния на общую положительную оценку диссертационного исследования. Представленная на рецензирование работа является качественным и добросовестно выполненным научным исследованием, отличающимся научной новизной, теоретической и практической значимостью, опорой на доктринальные подходы и соблюдением принципов научной преемственности, что свидетельствует о самостоятельном вкладе соискателя в развитие правовой науки. Высказанные дискуссионные положения обусловлены, прежде всего, стремлением подчеркнуть

достоинства работы, которая в целом соответствует установленным требованиям, в связи с чем соискатель заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук.

На основании вышеизложенного можно заключить, что диссертация Жаркова Кирилла Константиновича соответствуют требованиям п.п. 9–13, п. 14 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842 (в актуальной редакции), а соискатель – Кирилл Константинович Жарков – заслуживает присуждения ему ученой степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.2 Публично-правовые (государственно-правовые) науки.

профессор кафедры предпринимательского права имени В.С. Якушева ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет имени В.Ф. Яковлева», доктор юридических наук, доцент

«06» марта 2026 Бажина Мария Анатольевна

Контактные данные

Полное наименование организации: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Уральский государственный юридический университет имени В. Ф. Яковлева»

Сокращенное наименование: УрГЮУ имени В.Ф. Яковлева

Почтовый адрес: 620066, Свердловская область, г. Екатеринбург, ул. Комсомольская, д. 21

Телефон: +7 (343) 227-63-63, доб. 1010

E-mail: kanc@usla.ru

Сайт: https://www.usla.ru/

Подпись Бажиной М.А

УДОСТОВЕРЯЮ
Помощник проректора по стратегическому развитию и научной работе УрГЮУ имени В.Ф. Яковлева
Калинина Т.В.
06 марта 2026 г.