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

Диссертационное исследование К.К. Жаркова посвящено актуальной и практически значимой теме – формированию публично-правового механизма регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли. Транспортный комплекс играет стратегическую роль в обеспечении экономической безопасности, территориальной целостности и обороноспособности страны. Как справедливо отмечает автор, цифровая трансформация транспорта является одной из национальных целей развития, закреплённых в стратегических документах. При этом бурное внедрение новых технологий (беспилотных транспортных средств, интеллектуальных транспортных систем, платформенных решений) порождает множество правовых проблем, связанных с определением статуса новых субъектов, обеспечением информационной безопасности, разграничением ответственности и гармонизацией законодательства. Всё это подтверждает необходимость и своевременность предпринятого исследования.

Автореферат позволяет составить полное и целостное представление о диссертации. Структура работы логична и последовательна: в первой главе рассматриваются теоретические основы и принципы публично-правового регулирования цифровой трансформации транспорта, во второй главе

проводится анализ российского и зарубежного опыта правового регулирования применения цифровых технологий, третья глава посвящена выявлению тенденций и выработке практических предложений по совершенствованию регулирования. Такой подход обеспечивает всестороннее и глубокое исследование заявленной проблематики.

Научная новизна диссертационного исследования не вызывает сомнений. Автором обоснована и сформулирована новая концепция публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли, базирующаяся на системном анализе теоретических источников, нормативной базы и правоприменительной практики.

Диссертант формирует авторский подход к системе правовых принципов в сфере цифровой трансформации транспортной отрасли, конкретизирует содержание публично-правового регулирования транспортной сферы в условиях цифровых изменений, выявляет публично-правовую специфику цифровой трансформации государственного управления транспортной отраслью, а также обосновывает целесообразность перехода к гибридной модели правового регулирования применения цифровых технологий в данной области.

Существенный вклад в развитие теории публичного и информационного права составляют предложенные диссертантом авторские дефиниции, в частности, «цифровой трансформации государственного управления транспортной отрасли» и «интеллектуальных транспортных систем», что позволяет унифицировать понятийный аппарат и заложить основу для нормативного закрепления соответствующих категорий. Автореферат показывает, что предложенное определение цифровой трансформации государственного управления транспортной отрасли связано с задачами стратегического планирования и развитием нормативной базы, в том числе через возможное закрепление данной дефиниции в стратегических документах по цифровой трансформации в сфере транспорта.

Значимым элементом новизны является выделение и аргументация новых специальных принципов публично-правового регулирования транспортной отрасли в условиях цифровой трансформации, среди которых: обеспечение совместимости цифровых систем в транспортной отрасли; взаимное использование информации участниками транспортных отношений при соблюдении требований к ее защите; недопустимость избыточности обработки

персональных данных при обеспечении транспортной безопасности; непрерывность функционирования государственных информационных транспортных систем. Эти принципы логично встроены диссертантом в систему общих принципов информационного права и традиционных принципов публично-правового регулирования транспортной отрасли, что демонстрирует комплексный подход к исследуемой проблематике.

К числу новаторских положений относится обоснование перехода от преимущественно фрагментарно-экспериментальной модели правового регулирования цифровых технологий в транспорте к гибридной модели, сочетающей элементы «жесткого» и «мягкого» регулирования. Эта модель, как представлено в автореферате, основывается на принципах технологической нейтральности, использовании юридически выверенной терминологии вместо сугубо технических понятий, сочетании обязательных и рекомендательных норм, а также усилении требований к информационной безопасности обрабатываемых данных с учетом специфики транспортного комплекса. Предложенный подход представляется значимым вкладом в развитие теории правового регулирования цифровых технологий и имеет очевидный прикладной потенциал.

Отдельного внимания заслуживает разработанная диссертантом правовая модель регулирования эксплуатации высоко-автоматизированных транспортных средств в России, предполагающая дифференцированную классификацию таких средств, обязательную цифровую инфраструктурную интеграцию, установление единых стандартов защиты от кибератак, лицензирование операторов, специальный порядок выдачи разрешений с обязательным страхованием гражданской ответственности, а также перераспределение ответственности между владельцем, оператором, изготовителем и разработчиком программного обеспечения. Обоснование необходимости приравнивания объектов инфраструктуры, обеспечивающих функционирование высоко-автоматизированных транспортных средств и интеллектуальных транспортных систем, к объектам критической информационной инфраструктуры отражает глубокое понимание рисков и приоритетов обеспечения безопасности в условиях цифровой трансформации транспорта.

Теоретическая и практическая значимость работы не вызывает сомнений. Выводы диссертанта могут служить основой для совершенствования

федерального законодательства, в частности, при разработке профильного закона о национальной сети интеллектуальных транспортных систем и доработке концепции регулирования беспилотного транспорта. Результаты исследования также могут быть внедрены в учебный процесс юридических вузов.

Достоверность и обоснованность научных положений и выводов обеспечивается использованием широкого круга теоретических источников, нормативных правовых актов, зарубежного опыта, а также апробацией результатов на представительных международных и всероссийских научных конференциях. Основные положения диссертации отражены в 6 научных публикациях, в том числе 3 – в изданиях, рекомендованных ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

Вместе с тем, ознакомление с авторефератом позволяет высказать некоторые замечания и пожелания дискуссионного характера, которые могут быть учтены автором в дальнейшей научной работе:

В положении № 5, выносимом на защиту, говорится о необходимости разработки «дополнительных организационно-правовых механизмов защиты конфиденциальной информации». Из текста автореферата не вполне ясно, должны ли эти механизмы носить универсальный характер для всех видов транспорта (автомобильного, водного, воздушного) или же требуется дифференцированный подход с учётом отраслевой специфики (например, в авиации и на морском транспорте режимы защиты информации традиционно жёстче). Представляется, что конкретизация данного вопроса усилила бы практическую значимость соответствующего тезиса.

В автореферате достаточно подробно описана гибридная модель правового регулирования цифровых технологий, но хотелось бы уточнить, какие конкретные инструменты «мягкого» права (рекомендательные акты, стандартизация, саморегулирование) автор считает наиболее перспективными для внедрения в транспортной отрасли, и каков механизм их взаимодействия с императивными нормами.

Высказанные замечания не снижают общей положительной оценки диссертационного исследования, а скорее свидетельствуют о его сложности и многогранности, а также о возможности дальнейшего развития затронутых вопросов.

В целом автореферат диссертации свидетельствует о том, что диссертационное исследование выполнено на актуальную тему, отличается научной новизной, теоретической и практической значимостью, а также методологической обоснованностью. Диссертация и автореферат 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 правового регулирования
экономической деятельности Юридического факультета
федерального государственного образовательного
бюджетного учреждения высшего образования
«Финансовый университет при
Правительстве Российской Федерации»,
доктор юридических наук
(Специальность 5.1.5. Международно-правовые науки),
доцент Дмитрий Вячеславович Галушко

125167, Москва, Ленинградский пр-т, 49/2,
веб-сайт: www.fa.ru
телефон: +7 (495) 553-11-40,
E-mail: DVGalushko@fa.ru

Подпись Галушко Д.В. заверяю:
специалист по кадрам УКО
Гнилошенко Г.Г.
20.03.2026

УПРАВЛЕНИЕ КАДРОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ