ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 24.2.336.02,
созданного на базе федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)»
Министерства науки и высшего образования Российской Федерации
ПО ДИССЕРТАЦИИ
НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ КАНДИДАТА НАУК

аттестационное дело № _____
решение диссертационного совета от 07.04.2026 № 23

О присуждении Жаркову Кириллу Константиновичу, гражданину Российской Федерации, ученой степени кандидата юридических наук

Диссертация «Публично-правовое регулирование цифровой трансформации транспортной отрасли в Российской Федерации» по специальности 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки принята к защите 09 декабря 2025 г. (протокол заседания № 91) диссертационным советом 24.2.336.02, созданным на базе федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, адрес: 123242, Россия, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 9, стр. 1 (приказ Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 20.07.2022 № 904/нк).

Соискатель Жарков Кирилл Константинович, 14 июля 1998 года рождения, в 2020 году окончил ФГБОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)» по направлению подготовки 40.03.01. Юриспруденция с присвоением квалификации «бакалавр».

В 2022 году соискатель окончил ФГБОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)» по направлению

подготовки 40.04.01 с присвоением квалификации «магистр», направленность (профиль) образовательной программы: Магистр “IT-LAW”.

В 2025 году соискатель окончил аспирантуру ФГАОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)» по направлению подготовки 40.06.01 Юриспруденция с присвоением квалификации «Исследователь. Преподаватель-исследователь» (свидетельство об окончании аспирантуры серия 107718 № 0000382), приложением к свидетельству об окончании аспирантуры подтверждается сдача кандидатских экзаменов по специальности 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки.

В период с 03.07.2024 по 28.02.2026 работал бизнес-аналитиком отделения бизнес-консалтинга ООО «ФОРС-Центр Разработки». С 01.03.2026 работает ведущим бизнес-аналитиком отделения бизнес-консалтинга ООО «ФОРС-Центр Разработки».

Диссертация выполнена на кафедре информационного права и цифровых технологий Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА).

Научный руководитель – Ефремов Алексей Александрович, доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры информационного права и цифровых технологий Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА).

Официальные оппоненты:

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

Троян Наталья Анатольевна, кандидат юридических наук, старший научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности ФГБУН Институт государства и права Российской академии наук, дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта» в своем положительном отзыве, подписанном Чеботаревой Анной Александровной, доктором юридических наук, доцентом, заведующей кафедрой правового обеспечения государственного управления и экономики, и утвержденном первым проректором,

кандидатом философских наук Тимониным Владимиром Сергеевичем, указала, что диссертация Жаркова Кирилла Константиновича на тему «Публично-правовое регулирование цифровой трансформации транспортной отрасли в Российской Федерации» соответствует всем требованиям, предъявляемым Положением о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842 «О порядке присуждения ученых степеней», а ее автор заслуживает присуждения искомой ученой степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки.

Вместе с тем ведущая организация отмечает отдельные дискуссионные положения.

1. Автором обоснован вывод о формировании нового субъектного состава правоотношений в транспортной отрасли в условиях цифровой трансформации и о необходимости нормативного закрепления их правового статуса. Вместе с тем представляется, что в работе в недостаточной степени конкретизированы критерии разграничения правового статуса указанных субъектов, а также основания дифференциации их прав, обязанностей и ответственности применительно к различным видам транспорта (в том числе по уровню автономности, применительно к беспилотному транспорту). В этой связи представляется целесообразным дальнейшее уточнение и развитие предложенных автором подходов, в том числе в части распределения публично-правовой ответственности и определения роли органов государственного контроля и надзора.

2. В ходе публичной защиты требуется дополнительная аргументация автора исследования о необходимости превентивности и использования цифровых технологий при реализации риск-ориентированного подхода в контрольно-надзорной деятельности в области транспорта.

3. Один из выводов автора касается взаимосвязанности реализации принципов информационного права с принципами публично-правового регулирования транспортной отрасли в условиях цифровой трансформации. Приводя ряд таких принципов, автор не уточняет – нуждаются ли они в конкретизации с учетом специфики транспортной отрасли и соответствующем закреплении?

4. В положении 7, выносимом на защиту, автор обосновывает целесообразность корректировки стратегических (программных) документов в области транспорта в части решения выявленных новых вызовов перед отраслью. Тем не менее, в настоящее время последовательно разрабатываются и утверждаются основополагающие документы, одним из последних примеров которых выступает Концепция научно-технологического развития транспортного комплекса Российской Федерации на период до 2035 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 19.12.2025 № 3871-р. В связи с этим требуется дополнительная аргументация автора в отношении изложенного вывода.

Положительные оценки диссертации К.К. Жаркова дали официальные оппоненты и отметили ряд ее дискуссионных положений.

Официальный оппонент – Бажина Мария Анатольевна, доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры предпринимательского права имени В.С. Якушева ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет имени В.Ф. Яковлева» ставит следующие вопросы.

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 стандартов.

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.

Официальный оппонент – Троян Наталья Анатольевна, кандидат юридических наук, старший научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности ФГБУН Институт государства и права Российской академии наук отмечает следующий вопрос, требующий уточнения.

1. Автором обоснована целесообразность перехода к гибридной модели правового регулирования применения цифровых технологий в транспортной отрасли, сочетающей элементы жесткого и мягкого регулирования. Вместе с тем представляется целесообразным уточнить, какие именно критерии могут быть использованы для разграничения сфер применения императивных и рекомендательных механизмов регулирования, а также каким образом предлагается обеспечивать правовую определенность и единообразие правоприменительной практики в условиях функционирования такой модели.

Вместе с тем ведущая организация и официальные оппоненты отмечают, что названные замечания и вопросы носят дискуссионный характер и не умаляют общих достоинств диссертационного исследования.

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается их соответствием требованиям, предъявляемым Положением о присуждении ученых степеней, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от

24 сентября 2013 г. № 842, наличием у них соответствующих компетенций и большого числа публикаций, посвященных вопросам, имеющим большое теоретическое и практическое значение, близких к тематике диссертационного исследования К.К. Жаркова.

Соискатель имеет 6 опубликованных работ (общий объем составляет 3,45 п.л.) по теме диссертации, в том числе 3 работы, опубликованные в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации для опубликования основных научных результатов диссертаций на соискание ученых степеней кандидата и доктора наук. Наиболее значимыми публикациями по теме диссертации являются:

1. Жарков К.К. Публично-правовое обеспечение транспортной безопасности в условиях цифровой трансформации // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право. — 2025. — № 1 (60). — С. 71–78 – 0,79 п.л.

2. Жарков К.К. Цифровизация транспортного комплекса как инструмент борьбы с нелегальными перевозками автотранспортом // Аграрное и земельное право. — 2025. — № 2. — С. 182-185 – 0,61 п.л.

3. Жарков К.К. Правовой режим внедрения интеллектуальных транспортных систем // Бизнес. Образование. Право. — 2025. — № 1(70). — С. 201—205 – 0,95 п.л.

Публикации соискателя соответствуют теме диссертационного исследования и раскрывают его основное содержание. В диссертации отсутствуют недостоверные сведения об опубликованных соискателем работах, в том числе в части указания вида, авторского вклада и объема научных изданий.

На диссертацию и автореферат поступили положительные отзывы:

доктора юридических наук, профессора, заведующего кафедрой информационного права и цифровых технологий ФГАОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия» Сергея Евгеньевича Чаннова;

доктора юридических наук, доцента, профессора кафедры правового регулирования экономической деятельности юридического факультета ФГАОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» Дмитрия Вячеславовича Галушко;

кандидата юридических наук, ведущего научного сотрудника Департамента права цифровых технологий и биоправа Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» Элеоноры Игоревны Лескиной.

С.Е. Чаннов в своем отзыве указывает, что в автореферате обосновывается целесообразность разработки наднациональных руководящих принципов в рамках Евразийского экономического союза, направленных на обеспечение технологической совместимости национальных систем интеллектуальных транспортных систем. Вместе с тем представляется дискуссионным вопрос о правовой природе таких наднациональных руководящих принципов, а также о механизмах их имплементации в национальные правовые системы государств – членов ЕАЭС. В частности, вызывает научный интерес, каким образом, по мнению автора, возможно обеспечить баланс между добровольным характером наднациональных рекомендаций и необходимостью достижения фактической технологической и нормативной совместимости интеллектуальных транспортных систем, учитывая различия в уровне цифровой зрелости, инфраструктурной готовности и национальных приоритетах транспортной политики государств – участников Союза.

Отзыв Д.В. Галушко содержит следующие замечания:

1. В положении №5, выносимом на защиту, автор говорит о необходимости разработки «дополнительных организационно-правовых механизмов защиты конфиденциальной информации». Однако из текста автореферата не совсем ясно, должны ли эти механизмы быть универсальными для всех видов транспорта (автомобильного, водного, воздушного) или же требуется дифференциация с учетом специфики обработки данных в каждом сегменте (например, в авиации требования к кибербезопасности изначально жестче, чем на автомобильном транспорте). Уточнение позиции автора по данному вопросу усилило бы практическую значимость этого тезиса.

2. В автореферате достаточно подробно описана гибридная модель правового регулирования цифровых технологий, но хотелось бы уточнить, какие конкретно инструменты «мягкого» права (рекомендательные акты, стандартизация, саморегулирование) автор считает наиболее перспективными для внедрения в

транспортной отрасли, и каков механизм их взаимодействия с императивными нормами.

Отзыв Э.И. Лескиной содержит следующие замечания:

1. В автореферате обоснован принцип технологической нейтральности правового регулирования цифровых технологий в транспортной отрасли. Тем не менее встает вопрос, в какой мере данный принцип применим в отношении объектов, отнесенных к критической информационной транспортной инфраструктуре, где государство объективно заинтересовано в закреплении повышенных и, возможно, технологически детерминированных требований безопасности.

2. В первом положении, выносимом на защиту, а также на стр. 22 автореферата автор выделяет такой принцип, как «недопустимость избыточности обработки персональных данных при обеспечении транспортной безопасности». Возникает вопрос: чем этот принцип в транспортной отрасли отличается от общего принципа обработки персональных данных (минимизация данных), закрепленного в Федеральном законе от 27.07.2006 № 152-ФЗ «О персональных данных»?

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований внесен вклад в решение научной задачи, имеющей значение для развития публично-правовых (государственно-правовых) наук.

Научная новизна диссертационного исследования определяется разработкой и обоснованием концепции публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли в России и практическими предложениями по ее развитию и совершенствованию. В диссертации сформирована авторская позиция в части: системы правовых принципов в сфере цифровой трансформации транспортной отрасли; содержания публично-правового регулирования транспортной сферы в условиях цифровой трансформации и ее правовых особенностей. Кроме того, выявлены публично-правовые особенности цифровой трансформации государственного управления транспортной отрасли, доказана целесообразность перехода на гибридную модель правового регулирования применения цифровых технологий в области транспорта.

В связи с актуальными тенденциями цифровой трансформации транспортной отрасли уточнен понятийный аппарат, подлежащий применению при осуществлении

публично-правового регулирования, в том числе предложены авторские определения понятий «цифровая трансформация государственного управления транспортной отрасли» и «интеллектуальные транспортные системы».

В работе обосновано, что цифровая трансформация транспортной отрасли порождает новые общественные отношения в транспортной сфере, а источником данного процесса является новый состав субъектов таких правоотношений, требующий определения правового статуса.

Автором выделены актуальные пробелы действующих моделей правового регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств и интеллектуальных транспортных систем, сформулированы и обоснованы новые правовые модели их регулирования, которые могут стать основой для формирования отраслевого законодательства.

Определены новые вызовы перед транспортной отраслью, в том числе, связанные с санкционными ограничениями и обострением политической обстановки, и сформулированы приоритетные меры публично-правового характера для развития информационно-правового обеспечения транспортной сферы и достижения национальных целей.

Теоретическая значимость диссертационного исследования определяется формированием нового концептуального подхода к публично-правовому регулированию цифровой трансформации транспортной отрасли в России.

В ходе исследования разработаны и обоснованы: теоретические основания публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли, место и специфика цифровой трансформации в транспортной отрасли, содержание публично-правового регулирования транспортной сферы в условиях цифровой трансформации и ее правовых особенностей. Предложено авторское определение цифровой трансформации государственного управления транспортной отрасли, интеллектуальных транспортных систем.

Доказана целесообразность перехода на гибридную модель правового регулирования цифровых технологий в области транспорта, сформирован и обоснован подход изменения действующей концепции регулирования

высокоавтоматизированных транспортных средств, а также регулирования применения интеллектуальных транспортных систем.

В ходе исследования выявлены особенности, тенденции и приоритетные направления развития публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли в России.

Результаты и выводы, изложенные в диссертации, могут послужить основой для последующих научных исследований в данной предметной области.

Практическая значимость диссертационного исследования определяется разработкой концептуального подхода публично-правового регулирования цифровой трансформации транспортной отрасли в России. Результаты и выводы, представленные в работе, могут послужить основой для предложений по внесению изменений в существующие нормативные правовые акты в данной области, а также разработке новых.

Результаты исследования могут быть использованы в учебном процессе для подготовки и преподавания курсов информационно-правовых дисциплин, связанных с транспортной сферой, и смежных дисциплин, а также в различных видах деятельности, в том числе нормотворческой.

Степень достоверности и обоснованности научных выводов и предложений подтверждается анализом значительного числа ранее проведенных научных исследований в рассматриваемой сфере, применением комплекса философских, общенаучных и частно-научных методов познания, а также официальным характером исследованных нормативных материалов и правоприменительной практики в сфере цифровой трансформации транспортной отрасли.

Личный вклад соискателя состоит в непосредственной разработке теоретической основы диссертации, формулировании основных положений и выводов; в личной апробации результатов исследования, подготовке научных статей по теме диссертации.

В ходе защиты диссертации были заданы следующие вопросы:

Выпханова Г.В.: «В девятом положении Вы обозначили – межотраслевое информационное взаимодействие.

Как вы считаете, насколько сегодня урегулированы вопросы межотраслевого взаимодействия информационных систем транспортной отрасли с информационными системами в экологической сфере, в частности, с государственной информационной системой о состоянии окружающей среды?»

Благодир А.Л.: «Проект закона об искусственном интеллекте как-то влияет на транспортную отрасль?»

Садовникова Г.Д.: «Вопрос по седьмому положению, выносимому на защиту. Обоснована целесообразность корректировки стратегических (программных) документов в сфере транспорта в связи с наличием новых вызовов.

Вместе с тем не во всех представленных позициях четко разграничены собственно вызовы и предлагаемые направления их преодоления. Каким образом в качестве вызова рассматривается наличие различных правовых механизмов регулирования на федеральном, региональном и муниципальном уровнях. Отмечается также, что дефицит высококвалифицированных специалистов в отрасли вряд ли может быть отнесен исключительно к новым вызовам. Кроме того, формулировка о повышении уровня надежности и безопасности оборудования и программного обеспечения, используемых в транспортной сфере, скорее отражает направление решения проблемы, тогда как вызовом представляется зависимость от иностранных технологий. Аналогично требует уточнения положение о формировании универсальной цифровой среды доверия: необходимо конкретизировать, в чем именно заключается соответствующий вызов и каким образом предлагаемые меры направлены на его преодоление».

Отческая Т.И.: «Считаете ли Вы, что без процессов цифровизации регулирование в транспортной сфере уже невозможно?»

Соискатель Жарков К.К. ответил на задаваемые ему в ходе заседания вопросы и привел собственную аргументацию.

Диссертационный совет пришел к выводу, что диссертация Жаркова Кирилла Константиновича представляет собой самостоятельную, завершенную научно-квалификационную работу и соответствует требованиям Положения о присуждении ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 года № 842.

На заседании 07 апреля 2026 г. диссертационный совет принял решение присудить Жаркову Кириллу Константиновичу ученую степень кандидата юридических наук по специальности 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки.

При проведении тайного голосования с использованием информационно-коммуникационных технологий диссертационный совет в количестве 19 человек (15- очно, 4- дистанционно), из них 19 докторов наук по специальности 5.1.2 Публично-правовые (государственно-правовые) науки, участвовавших в заседании, из 23 человек, входящих в состав совета, проголосовали: за – 19, против – 0.

Заключение подготовили:

Доктор юридических наук, профессор А.В. Минбалеев

Доктор юридических наук, доцент М.В. Варлен

Председатель
диссертационного совета,
д.ю.н., профессор О.В. Болтинова

Ученый секретарь
диссертационного совета,
д.ю.н., профессор Ю.К. Цареградская

07 апреля 2026 года