

УДК 347.463+349.6+341.17

НАУКА ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА: МЕЖДИСЦИПЛИНАРНЫЕ СВЯЗИ, ПЕРСПЕКТИВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ

О. А. ХОТЬКО¹⁾

¹⁾Белорусский государственный университет, пр. Независимости, 4, 220030, г. Минск, Беларусь

Аннотация. Рассматривается необходимость развития транспортного права в Республике Беларусь ввиду возникновения ряда актуальных аспектов в юридической науке и практике. Задача исследования – аргументировать потребность формирования соответствующей науки при помощи постановки вопроса о недостаточном развитии транспортного права как отрасли законодательства. Раскрывается связь отраслей права, имеющих важное значение для достижения ключевых целей правового регулирования транспортной деятельности. Изучаются подходы к повышению уровня системности и эффективности правового регулирования в данной области. Определяются направления совершенствования законодательства в области обеспечения транспортной деятельности, связанные, в частности, с поддержанием баланса публичных и частных интересов, систематизацией норм в соответствующей области, углублением экологизации транспортного законодательства с учетом комплексности транспортного права, а также поиска необходимых правовых средств.

Ключевые слова: правовое регулирование; транспортное право; транспортная безопасность; транспортная деятельность; междисциплинарность в праве; баланс в праве; обеспечение экологической безопасности.

TRANSPORT LAW SCIENCE: INTERDISCIPLINARY CONNECTIONS, PROMISING DIRECTIONS OF DEVELOPMENT

О. А. KHOTSKO^a

^aBelarusian State University, 4 Niezaliezhnasci Avenue, Minsk 220030, Belarus

Abstract. The need to develop transport law has been investigated in view of a number of relevant aspects in legal science and practice. The task is to show the need to form a corresponding science on the formulation of the problem of insufficient development of transport law as a branch of legislation basis. It is revealed the relationship of the branches of law that is important for achieving significant goals of legal regulation of transport activities. Approaches to increase the level of systematicity and effectiveness of legal regulation in this area are considered. Areas that determine the improvement of legislation in the field of ensuring transport activities, in particular, related to determining the balance of public and private interests, the systematisation of norms in the relevant area, the deepening environmentalisation of transport legislation, taking into account the complexity of transport law for the search for the necessary legal means are studied.

Keywords: legal regulation; transport law; transport security; transport activities; interdisciplinarity in law; balance in law; ensuring environmental safety.

Образец цитирования:

Хотько ОА. Наука транспортного права: междисциплинарные связи, перспективные направления развития. Журнал Белорусского государственного университета. Право. 2025;2:84–91.
EDN: ZVRFYU

For citation:

Khotsko OA. Transport law science: interdisciplinary connections, promising directions of development. *Journal of the Belarusian State University. Law.* 2025;2:84–91. Russian.
EDN: ZVRFYU

Автор:

Ольга Александровна Хотько – кандидат юридических наук, доцент; доцент кафедры государственного управления юридического факультета.

Author:

Olga A. Khotsko, PhD (law), docent; associate professor at the department of state administration, faculty of law.
o.a.khotsko@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-7259-8089>

Введение

В юридической литературе подробно обоснована необходимость развития транспортного права. Признана особая роль транспортной отрасли и деятельности органов государственной власти по обеспечению прав и свобод граждан, включая гарантирование их конституционных прав, в правовом регулировании. Весомый вклад в разработку проблем транспортной деятельности и необходимости уточнения ряда вопросов понятийного аппарата внесен зарубежными правоведами, однако наибольшую известность в этой сфере приобрели работы российских ученых А. А. Ананьевой, М. А. Бажиной, Е. В. Вавилина, В. А. Вайпана, Н. А. Духно, А. И. Землина, С. Ю. Морозова, которые обращают внимание на проблемы теории и дальнейшего развития транспортного права, тем самым подчеркивая значимость их решения для правоприменительной деятельности. В Республике Беларусь осмысление научных подходов в области транспортной деятельности вызвало интерес к аспектам сущности транспортных правоотношений и транспортной инфраструктуры в контексте развития городов, существования эколого-правовых, международных отношений, которые освещают Д. В. Капский, О. Н. Толочко, О. А. Хотько, Н. М. Шевко. Белорусские ученые не только затрагивали определенные направления данной области знаний в научном и прикладном аспекте, но и одними из первых стали отстаивать идеи целостности правового регулирования транспортной деятельности, взаимосвязи ряда правоотношений в силу специфики отрасли. Более того, в правовой науке проводятся исследования, направленные на формирование транспортной стратегии при влиянии интеграционных процессов, включая особенности расширения транспортной системы и транспортной геополитики в условиях современных вызовов с учетом международно-правовой концепции регионализма [1–5].

Несмотря на достаточную теоретическую проработку различных аспектов исследуемой науки, изменения в законодательстве указывают на потребность

в уяснении сущности транспортного права в Республике Беларусь, его места в системе права, взаимосвязи с иными отраслями права, а также в понимании правовых средств для совершенствования правовых норм и развития сформулированных учеными-юристами положений. Анализ тенденций развития науки и технологий свидетельствует о том, что отставание в некоторых областях создает угрозу национальной безопасности. Именно науке принадлежит ведущая роль в ее обеспечении, что закреплено в Концепции национальной безопасности Республики Беларусь (п. 11, 55). Применение высокотехнологичных видов транспорта, функционирование «умной» системы транспорта, в том числе с использованием искусственного интеллекта, также доказывают необходимость обратить внимание на существующие в праве подходы к гармоничному сочетанию публичных и частноправовых начал.

Для отечественной науки транспортного права актуальность специального системного научного выявления проблем по поиску правовых средств в целях регулирования транспортной деятельности, выработке научных рекомендаций по повышению системности и эффективности действия норм, совершенствованию законодательства, регулирующего отношения в данной области, обусловлена как особой значимостью указанных проблем для решения задач правового обеспечения соответствующих отношений в условиях их интенсификации и постоянного увеличения количества высокотехнологичных транспортных средств, так и отсутствием научных трудов, в которых эти проблемы рассматривались бы всесторонне. Целью настоящего исследования выступает комплексная разработка правовых направлений развития науки транспортного права, обеспечивающих совершенствование законодательства о транспортной деятельности на основе обозначения проблем, которые существуют в рамках формирования соответствующей отрасли знаний.

Основная часть

Качество и системность правового регулирования отношений являются залогом эффективности работы как ученых, так и правоприменителей, своевременно выявивших пробелы правового регулирования, устранивших их и усматривающих перспективные направления, которые требуют регулирования. Вместе с тем в области технического прогресса такой результат не всегда возможен, а недостаточная гибкость и адекватность принятия решений связаны с неразработанностью концептуального научного подхода или его отсутствием.

Транспортная деятельность весьма обширна и многомерна по своей сущности, однако транспорт-

ное право в настоящее время находится на этапе зарождения системного правового регулирования. В научной литературе обоснованы правовые подходы, касающиеся потребности в учете цифровых решений в транспортной сфере [6] и обеспечения полноты изложения принципов в системе реализации транспортной политики и соответствующей деятельности с учетом динамичных геополитических процессов [7], а также доказаны потребность экологизации законодательства о транспортной деятельности и влияние интеграционных процессов на развитие транспортного права [8; 9]. В связи с этим прослеживается междисциплинарность науки

и тесная связь с экологическим, хозяйственным, гражданским, интеграционным, цифровым правом. Такая ситуация объясняется тем, что регулирование транспорта направлено на обеспечение деятельности как различных видов транспорта, так и целостной транспортной системы, связанной с перевозками.

Исследования отечественных и зарубежных ученых в области экологического права направлены на решение проблем систематизации и трансформации норм об охране окружающей среды. В них представлены научные позиции, имеющие связь с транспортной деятельностью в силу влияния транспорта на окружающую среду, которые касаются экологизации законодательства и влияния интеграционных процессов на эколого-правовые отношения (Т. И. Макарова, В. И. Лизгаро), совершенствования реализации экологической функции государства (Н. А. Карпович), проблем изменения климата, регулирования климатических прав и организационно-правовых ограничений воздействия на климат (С. А. Балашенко, А. И. Алиев, Т. И. Гусейнов, Н. В. Кичигин, Р. В. Никонов), обеспечения экологической безопасности и закрепления эколого-правовых требований в законодательстве (Е. Н. Абанина, И. С. Шахрай, Н. В. Жаворонкова, Ю. Г. Шпаковский, О. А. Хотько). В упомянутых трудах выявлены способы усиления целенаправленного воздействия государства на решение эколого-правовых проблем [10–20]. В научной литературе обоснованно обращается внимание на то, что для решения проблем трансграничного загрязнения в результате хозяйственной деятельности требуются активное сотрудничество в рамках интеграционных объединений с учетом того, что «международное право в третьем десятилетии XXI в. переживает не самые лучшие времена» [21, с. 46], а также координация усилий государств с разработкой направлений, принципов и условий взаимодействия в данной сфере [15, с. 122]. Внедрение мер правового обеспечения экологической безопасности при реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики ЕАЭС и осуществлении транспортной деятельности – необходимость в условиях сохранения конкурентоспособности товаров и услуг, а также усиления интеграции. Оно должно занимать одно из значимых мест в рамках деятельности ЕАЭС, в том числе соответствующего департамента Евразийской экономической комиссии. В свою очередь, такой подход, касающийся интеграционного взаимодействия и усиления взаимосогласованных подходов государств при реализации задач транспортной политики целесообразно закрепить в числе принципов транспортной деятельности в законодательстве Республики Беларусь.

При формировании предпосылок для комплексного и системного правового регулирования хозяйственной деятельности профессор В. С. Каменков

обозначает «транспортное право автономной подотраслью хозяйственного права» [22, с. 230]. Профессор Н. Л. Бондаренко отмечает, что многие нормы, регулирующие хозяйственную деятельность, подлежат объединению в правовые институты, «которые могут квалифицироваться как подотрасли уже сформировавшейся отрасли “хозяйственное право”» [23, с. 323]. При этом в отношении транспортного права наиболее приемлема позиция о его существовании как комплексной отрасли законодательства в силу «наличия определенного единства юридических норм, которые имеют общие начала и приемы регулирования» [24, с. 16–17]. Вместе с тем отметим, что имеются и другие точки зрения, в совокупности представленные в монографии, посвященной актуальным проблемам транспортного права [25].

Как верно указывает С. В. Белых, транспортное право сочетает в себе нормы публичного и частного права [26, с. 12]. Следует признать, что публично-правовой характер является преобладающим в механизме осуществления транспортной деятельности и получает реальное нормативно-правовое наполнение. Данный тезис подтверждается в том числе созданием государственных цифровых платформ в соответствующей сфере, выработкой правовых подходов, способствующих разрешению практических проблем государственного управления. Имеющийся дисбаланс в системе данной отрасли законодательства вызван сохранившимся с давнего времени представлением о ней как об отдельных нормах, регулирующих главным образом правомочия сторон по договорам перевозки, аренды, транспортной экспедиции. При этом не рассматривается механизм реализации транспортной политики, а именно осуществления государственного управления, при котором необходимо установить взаимосвязь с целым рядом институтов других отраслей права (защита прав и свобод личности, страхование их жизни и здоровья, транспортных средств, в том числе имущества организаций, обеспечение безопасности и качества предоставляемых услуг; контроль деятельности транспортных организаций, контроль за соблюдением законодательства всеми субъектами; организация участия и содействие развитию международных проектов и соглашений, снижение вредного воздействия на окружающую среду, стимулирование использования электротранспорта и развитие интеллектуальных транспортных систем). Абсолютно верна мысль М. А. Бажиной о том, что «регулирование оказания транспортных услуг не может основываться только на частно-правовых началах» [27, с. 245], в подтверждение которой автор приводит пример эксплуатации интеллектуальных транспортных систем и принятия решений системой. В науке транспортного права настало время подытожить научные знания, концептуально определить направления совершенствования теории с учетом правовых средств, выступающих

показателем правового развития отношений в данной области, свидетельствующих о востребованности оперативного регулирования в конкретный период и позволяющих «увидеть место и роль различных юридических явлений в реализации интересов субъектов, в едином процессе упорядочения, взятом в целостности как механизм правового регулирования» [28, с. 12]. Главное в этом процессе – не допустить размывания системы права и уделить внимание разработке непосредственно тех норм, которые требуются для сохранения единства правовой науки и права, что, в свою очередь, позволит достигнуть целей правового регулирования современного транспортного права.

Транспортное право – настолько комплексная отрасль, что на данном этапе целесообразно обратиться к междисциплинарным и интегративным связям, которые присущи юридической науке, во-первых, для понимания и «построения сложноорганизованной системности» [29, с. 26], во-вторых, для обоснования полноты правового регулирования и систематизации транспортного законодательства. Такие связи весьма обширны. При общем рассмотрении сложно обнаружить взаимосвязь с конституционным, административным, гражданским, налоговым правом. Сложность решения проблемы, заключающейся в проведении отвечающих времени реформ, состоит в том, что цели отраслей права являются разноплановыми, хотя и пересекаются в некоторых сферах регулирования. Однако не всегда правовые нормы являются гибкими и адаптивными, а эффективность использования имеющихся механизмов применения нормативных правовых актов – высокой. Это обстоятельство определяет глубину познания правовой действительности, что важно для юридической науки в целом при развитии взглядов на нераскрытые свойства и явления.

Для поиска баланса интересов различных субъектов, задействованных в транспортной деятельности, оптимальным средством с позиции права выступает экологизация законодательства. Профессор Т. И. Макарова приводит справедливую точку зрения о том, что «экологизированные» нормы должны «конкретизировать общие положения законодательства об охране окружающей среды» [10, с. 147]. В отношении транспортной деятельности существенное уточнение об экологической направленности ряда норм, начиная с понятийно-категориального аппарата, требуется в соответствующем консолидирующем законе. Поддерживаемая и развиваемая нами позиция о теоретическом и практическом значении правовых средств транспортного права напрямую касается достижения таких целей, как качество и стабильность правового регулирования транспортной деятельности. Практическое значение экологизации законодательства во многом связано с обеспечением безопасности выполняемых транс-

портных работ и оказываемых услуг, при этом с вводом в эксплуатацию и применением высокотехнологичных транспортных средств данная проблема является наиболее дискуссионной и не утрачивает своей актуальности с момента заложения основ правового регулирования соответствующих общественных отношений.

В дополнение к вышесказанному отметим, что интенсивное развитие инноваций и цифровых технологий, сотрудничество государств на региональном уровне при разработке «зеленых» технологий в сфере транспорта находится на стадии системного формирования [30, с. 217]. В связи с этим при реализации задач скоординированной (согласованной) транспортной политики на евразийском пространстве следует выработать планы по координации общих усилий государств-членов в рамках реализации «зеленых» проектов, что будет отвечать целям устойчивого развития и «зеленой» экономики. Такая необходимость объясняется тем, что в ЕАЭС отсутствуют правовые акты, определяющие единую стратегию обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности в рамках проведения скоординированной (согласованной) транспортной политики. На данном этапе интеграции предлагаемый подход может быть реализован путем подготовки соответствующих рекомендаций с последующим их отражением в законодательстве государств – участников ЕАЭС.

Кроме того, особое внимание необходимо уделить систематизации национального законодательства о транспортной деятельности в контексте правового обеспечения экологической безопасности в силу многочисленности видов транспорта и отсутствия экосистемного научного подхода, применимого к модернизации законодательства на современном этапе. Основополагающим источником права Республики Беларусь, принципы и нормы которого определяют значение и содержание правового регулирования транспортной деятельности, выступает Конституция Республики Беларусь. Она не содержит положений, непосредственно закрепляющих требования к транспортной деятельности и обеспечению безопасности. Вместе с тем права граждан на свободу передвижения, провозглашенные в Основном Законе, следует считать правовым фундаментом рассматриваемой деятельности, что должно в сущности находить выражение в закреплении норм о ней в актах подконституционного законодательства. Эффективная реализация этих положений выступает конституционно-правовой гарантией обеспечения должного уровня безопасности транспортной деятельности.

Среди белорусских источников права особая роль принадлежит актам транспортного законодательства, непосредственно закрепляющим требования по обеспечению безопасности транспортной деятельности. Данные нормы содержатся, например, в Законе Республики Беларусь от 5 мая 1998 г. № 140-3

«Об основах транспортной деятельности», Законе Республики Беларусь от 14 августа 2007 г. № 278-З «Об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках», Законе Республики Беларусь от 13 июня 2006 г. № 124-З «О транспортно-экспедиционной деятельности». Однако вопросы обеспечения безопасности не учитывают специфику воздействия на окружающую среду транспортной деятельности в целом и различных видов транспорта в частности и не являются комплексно направленными на решение серьезной проблемы с практической точки зрения в контексте реализации согласованной транспортной политики Союзного государства.

Таким образом, проведенный анализ законодательства свидетельствует о необходимости усилить его детализацию, в том числе закрепить требования безопасности для конкретных видов транспортной деятельности, а также учесть необходимость решения задач снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду на национальном и наднациональном уровнях. В свою очередь, система необходимого поведения субъектов, осуществляющих транспортную деятельность формируется путем установления конкретных правовых средств, включая эколого-правовые требования к эксплуатации транспортных средств. Однако соответствующие правовые нормы фиксируют в ряде случаев лишь общие указания, демонстрируя тем самым фрагментарность данного процесса, при этом положения не подкреплены конкретными мерами юридической ответственности за их несоблюдение.

Междисциплинарность транспортного права следует связать и с административным и уголовным правом в части привлечения виновных субъектов к ответственности за противоправные деяния в области безопасности движения. Безопасность транспортной деятельности в целом не имеет должного правового регулирования ввиду недостаточности научного обоснования, однако данный вопрос, как уже упоминалось, не может оставаться в праве нерешенным. Обращают на себя внимание нормы Закона Республики Беларусь от 5 января 2008 г. № 313-З «О дорожном движении», поскольку неустранение угроз дорожному движению, невыполнение правил поведения на дорогах может повлечь дорожно-транспортные происшествия и применение мер ответственности к нарушителям, при этом выбросы загрязняющих веществ автомобильных транспортных средств при авариях негативно воздействуют на окружающую среду. Стоит отметить, что благодаря использованию дистанционных средств оплаты проезда на определенных участках дороги (платных магистральных) удалось решить проблему транспортных заторов, а также увеличить пропускную способность, повысить уровень комфорта передвижения и снизить выбросы углерода.

Все вышесказанное свидетельствует о наступлении времени для общетеоретического рассмотре-

ния феномена транспортно-правовой науки в Республике Беларусь, основательного исследования ряда широких понятий, придания им статуса самостоятельных юридических категорий. Сложные и неоднозначные процессы, происходящие в последние годы, должны ориентировать юридическую науку на поиск фундаментальных решений для актуальных вопросов (например, вопросов об эксплуатации интеллектуальной транспортной системы и конкретном правовом регулировании с учетом уже имеющихся в праве ЕАЭС подходов). Более того, полагаем целесообразным пересмотр положений актов транспортного законодательства в целях согласования терминологии, а также систематизации и экологизации транспортного законодательства. В частности, стоит задуматься о том, какое понятие следует использовать в юридической науке и практике: «безопасность транспортной деятельности» или «транспортная безопасность». Данный вопрос возникает в свете существующей разницы в понятийных аппаратах Республики Беларусь и Российской Федерации и создаваемых участниками Союзного государства условий для формирования объединенной транспортной политики, что предусмотрено непосредственно Договором о создании Союзного государства от 8 декабря 1999 г. Прежде всего стоит понимать, каких конкретно субъектов, объектов или состояний касается безопасность, с какими угрозами и трудностями она связывается и какие преобразования законодательства требуются [31; 32].

С позиции С. Ю. Морозова, выдающегося специалиста в области транспортного права, правовыми средствами следует считать «непротиворечащие правовым нормам, иным юридическим формам и юридической доктрине инструменты, пригодные и достаточные для достижения правовой цели» [33, с. 42]. Главным отличием правовых средств транспортно-правовой науки, на наш взгляд, является ориентированность на достижение непосредственно публично-правовых целей, поставленных государством и реализуемых в конкретных нормах. В дополнение отметим, что они имеют связь с социальной и экологической сферами, поскольку являются направленными на достижение целей устойчивого развития, но и этот аспект выражается в принятии управленческих решений на всех уровнях власти.

Таким образом, повышению уровня комплексности, системности и эффективности правового регулирования транспортной деятельности способствуют правовые средства, включающие три основные группы: 1) средства, связанные с определением баланса публичных и частных интересов субъектов соответствующей деятельности; 2) средства, направленные на систематизацию правовых норм соответствующей области отношений; 3) средства, нацеленные на углубление экологизации транспортного законодательства с учетом комплексности транспортного права.

Новые подходы к закреплению соответствующих норм в источниках права Республики Беларусь необходимо вырабатывать, опираясь на методы решения эколого-правовых проблем и используя их как критерий обоснованности направлений по совершенствованию правовых подходов к обеспечению экологической безопасности [34]. Абсолютно нового уровня совершенствования правового регулирования транспортной деятельности можно достигнуть при качественном использовании таких сложных феноменов, как правовые средства – инструменты, применяемые для достижения намеченного результата. К более эффективным средствам в транспортном праве можно отнести фискально-ограничительные меры, а также меры стимулирующего характера и охарактеризовать их как показатель правовых воз-

можностей, а также уровня развития науки и права. Они подлежат объединению в механизм правового регулирования, включающий устранение препятствий на пути повышения качества и достижения стабильности правового регулирования. Полагаем, что в белорусской науке ощущается недостаток исследований, которые раскрывали бы содержание транспортного права с общетеоретических позиций в аспекте его комплексности и обширного междисциплинарного характера, что способствовало бы эффективному функционированию и дальнейшему развитию транспортных коридоров в ЕАЭС, применению системного подхода при разработке межгосударственных соглашений, определении совершенствования нормативного регулирования транспортной стратегии.

Заключение

Для достижения полноты правового регулирования транспортной деятельности целесообразно провести максимально полные и глубокие научные исследования в целях выявления сущности и взаимосвязи комплекса отношений и закрепления соответствующих норм в актах программного, стратегического характера и иных источниках права. Основой повышения эффективности обеспечения транспортной деятельности должно стать определение перспективных концептуальных направлений по совершенствованию транспортного законодательства. В правовые нормы необходимо включить конкретные направления соответствующей деятельности государственных органов, которые должны приводить к конкретным результатам, исходя из цели правового регулирования как на региональном, так и на национальном уровнях. На евразийском пространстве в целом и в Союзном государстве в частности реализации ряда мер согласованной транспортной политики будут способствовать в том числе положения транспортного законодательства, получившие должное ясное обоснование в отечественной науке транспортного права, что позволит гармонизировать акты государств-членов и эффективно реализовать соответствующую политику по развитию единого транспортного пространства.

К перспективным направлениям развития транспортного права предлагается отнести несколько составляющих, которые устраняют устаревший подход в законодательстве, расширяют область регулирования транспортной сферы и тем самым повышают возможность реализации норм, регулирующих проблемные на сегодняшний день общественные отношения. Проблема заключается в отсутствии регулирования либо в существовании недостаточного правового подхода, который может стать обширнее, если в целях исполнения регулятивных норм увеличится количество охранительных норм. Впоследствии при изменении условий экономического разви-

тия потребность в правовом регулировании закономерно может отпадать, а подвергаться воздействию будет совсем иной аспект (например, интеллектуальная сфера деятельности человека с учетом очевидной активизации использования искусственного интеллекта), но данный процесс однозначно является неизбежным.

Направлениями, обеспечивающими развитие науки транспортного права, следует считать следующие:

- максимальное обеспечение баланса интересов граждан, общества, государства в реализации национальной транспортной политики с позиции научной обоснованности и соответствия требованиям нормотворческой техники, прогнозирования и своевременности принятия мер, достижения высоких стандартов качества жизни с учетом внедрения инновационных технологий, обеспечения технологического суверенитета в контексте подготовки направлений технологического лидерства государства в краткосрочной и долгосрочной перспективах;
- систематизация законодательства о транспортной деятельности и обеспечение модернизации правового регулирования в контексте всесторонних преобразований, касающихся цифровизации соответствующих отношений, преодоления проблем рассредоточения норм в различных нормативных правовых актах, установления единообразия в сфере транспортной безопасности, в том числе в рамках актов Союзного государства с учетом сложности задач правового обеспечения в данной области общественных отношений и увеличения их количества, а также динамики изменений законодательства;
- реализация экосистемного подхода к регулированию транспортной деятельности и углубление экологизации транспортного законодательства с закреплением в его актах основных понятий, направлений обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности и конкретных требований

по снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду с учетом национальной эколого-правовой политики и актов права межгосударственных объединений в контексте внедрения принципов «зеленой» экономики;

- формирование правовых основ и развитие институциональных основ, координация усилий субъектов соответствующей деятельности для создания

интеллектуальной транспортной системы Республики Беларусь и внедрение обязательных требований и технологий по обеспечению реализации взаимодействия интеллектуальных транспортных систем в ЕАЭС в целях создания единого информационного пространства, повышения эффективности их функционирования при оказании информационной поддержки участникам дорожного движения.

Библиографические ссылки

1. Кислицына НФ. Транспортные стратегии СНГ и ЕАЭС в условиях формирования нового миропорядка. В: Капустин АЯ, редактор. *Феномен регионализма в условиях современных вызовов*. Москва: Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации; 2024. с. 167–178.
2. Хотько ОА. Перспективные направления транспортного права и обеспечение научной основы для правового регулирования транспортной деятельности. В: Карпович НА, редактор. *Право в современном белорусском обществе. Выпуск 19*. Минск: НЦЗПИ; 2024. с. 435–448.
3. Хотько ОА. Правовое регулирование транспортной деятельности как фактор формирования объединенной транспортной политики Союзного государства в контексте обеспечения национальной и региональной безопасности. *Юстиция Беларуси*. 2023;12:27–33.
4. Хотько ОА. Особенности совершенствования транспортного законодательства в новых реалиях интеграционных отношений: региональное и национальное измерение. В: Мартыненко ИЭ, редактор. *Проблемы гражданского права и процесса. Выпуск 9*. Гродно: ГрГУ; 2024. с. 224–232.
5. Хотько ОА. Предпосылки формирования механизма правового обеспечения экологической безопасности при реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики в Евразийском экономическом союзе. *Юстиция Беларуси*. 2025;4:36–42.
6. Бажина МА. Трансформация транспортных отношений в условиях цифровой реальности. В: Бублик ВА, редактор. *Актуальные проблемы гражданского и предпринимательского права. Сборник статей к 70-летию профессора В. С. Белых*. Москва: Проспект; 2023. с. 57–66.
7. Хотько ОА. Значение реализации принципа безопасности транспортной деятельности в современных условиях: к вопросу новизны правовых исследований. В: Карпович НА, редактор. *Право в современном белорусском обществе. Выпуск 18*. Минск: Колорград; 2023. с. 643–650.
8. Карпович НА, Хотько ОА. Источники правового обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности. *Журнал Белорусского государственного университета. Право*. 2021;1:97–107.
9. Хотько ОА. Теоретико-правовые основы обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности на международном уровне и в свете взаимодействия государств – членов Евразийского экономического союза. *Транспортное право и безопасность*. 2022;3:32–38.
10. Макарова ТИ. К вопросу об экологизации законодательства о хозяйственной деятельности. В: Бондаренко НЛ, Гавриленко АВ, Халецкая ТМ, редакторы. *Теоретические и практические проблемы правового регулирования национальной экономики. Материалы Международного круглого стола; 13 ноября 2024 г.; Минск, Беларусь*. Минск: БГУ; 2025. с. 145–150.
11. Макарова ТИ, Лизгаро ВЕ. Проблемы эффективности экологического права в условиях участия Республики Беларусь в интеграционных процессах. В: Анисимов АП, редактор. *Дискуссионные проблемы экологического права*. Москва: Юрлитинформ; 2020. с. 515–536.
12. Карпович НА. *Экологическая функция государства. Часть 1*. Минск: РИВШ; 2011. 294 с.
13. Карпович НА. *Экологическая функция государства. Часть 2*. Минск: РИВШ; 2011. 386 с.
14. Балашенко СА. Некоторые организационно-правовые ограничения воздействия на климат. *Журнал Белорусского государственного университета. Право*. 2023;1:3–9.
15. Кичигин НВ, Никонов РВ. Подходы к правовому регулированию климатических прав и обязанностей в России и за рубежом. *Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения*. 2024;20(5):115–127.
16. Алиев АИ, Гусейнов ТИ. Проблема изменения климата: новые вызовы международно-правового регулирования. *Журнал Белорусского государственного университета. Право*. 2020;3:120–126.
17. Жаворонкова НГ, Шпаковский ЮГ. *Правовое обеспечение экологической безопасности в условиях экономической интеграции Российской Федерации*. Москва: Проспект; 2017. 160 с.
18. Абанина ЕН. Правовое обеспечение экологической безопасности на территории государств – участников СНГ: сравнительно-правовой анализ. В: Анисимов АП, редактор. *Дискуссионные проблемы экологического права*. Москва: Юрлитинформ; 2020. с. 404–423.
19. Шахрай ИС. О закреплении требований, обеспечивающих экологическую безопасность, в природоресурсном законодательстве Республики Беларусь. В: Синюков ВВ, редактор. *Российская правовая система в условиях четвертой промышленной революции. Материалы XVI Международной научно-практической конференции; 4–6 апреля 2019 г.; Москва, Россия. Часть 2*. Москва: РФ-Пресс; с. 229–233.
20. Хотько ОА. Эколого-правовые требования при осуществлении транспортной деятельности: направления модернизации. *Юстиция Беларуси*. 2019;10:66–71.
21. Капустин АЯ, Боброва ЮВ. Международное право: между глобализмом и регионализмом. *Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения*. 2023;5:45–56.
22. Каменков ВС. От реформы хозяйственного права к перестройке экономики и кадров. У: Міхалёва ТМ, рэдактар. *Юрыдычная навука і адукацыя ў Беларускім дзяржаўным універсітэце: гісторыя і сучаснасць. Да 95-годдзя юрыдычнага факультэта. Зборнік навуковых прац*. Мінск: БДУ; 2020. с. 226–231.

23. Бондаренко НЛ. Хозяйственное право: новое или хорошо забытое старое. В: Карпович НА, редактор. *Право в современном белорусском обществе. Выпуск 16*. Минск: Колорград; 2021. с. 319–327.
24. Морозов СЮ. *Транспортное право*. Москва: Юрайт; 2019. 305 с.
25. Бажина МА, Морозов СЮ. Проблема понятия транспортного права. В: Габов АВ, Морозов СЮ, редакторы. *Актуальные проблемы транспортного права*. Москва: Проспект; 2023. с. 24–43.
26. Белых ВС. *Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС*. Москва: Проспект; 2014. 152 с.
27. Бажина МА. Соотношение диспозитивных и императивных начал в регулировании транспортной деятельности. В: Валеев ДХ, Михайлов АВ, редакторы. *Межотраслевые связи в частном и публичном праве*. Казань: Издательство Казанского университета; 2022. с. 241–246.
28. Малько АВ. Правовые средства как общетеоретическая проблема. *Правоведение*. 1999;2:4–16.
29. Макарова ТИ. Системность современного права: взгляд с позиции комплексности и междисциплинарности. В: Шидловский АВ, редактор. *Закономерности развития государства и права в контексте современного правопонимания. Материалы Международной научно-практической конференции, посвященной 100-летию со дня рождения заслуженного юриста Республики Беларусь, доктора юридических наук, профессора С. Г. Дробязко; 23–24 сентября 2022 г.; Минск, Беларусь*. Минск: БГУ; 2022. с. 24–28.
30. Хотько ОА. Правовые аспекты регулирования транспортной деятельности в контексте решения задач декарбонизации транспорта на уровне региональных межгосударственных объединений. В: Трутаева АВ, редактор. *Правоприменение в публичном и частном праве. Материалы Международной научно-практической конференции; 29 марта 2024 г.; Омск, Россия*. Омск: Издательство Омского университета; 2024. с. 213–218.
31. Хотько ОА. Преобразования правового регулирования в сфере транспортной безопасности в контексте обновления подходов к обеспечению национальной безопасности Республики Беларусь. В: Чеботарева АА, Чеботарева ВЕ, Малешина ЛМ, редакторы. *Безопасность как стратегический национальный приоритет России в условиях современности. Материалы VI Международного транспортно-правового форума; 14–15 февраля 2024 г.; Москва, Россия*. Москва: Юридический институт РУТ; 2024. с. 258–267.
32. Хотько ОА. Доктринальные подходы к регулированию отношений в сфере правового обеспечения транспортной безопасности в защиту интересов Российской Федерации и Республики Беларусь. *Транспортное право*. 2025;1:6–11.
33. Морозов СЮ. Правовые и неправовые средства как элементы гражданско-правового механизма. В: Морозов СЮ, редактор. *Гражданско-правовые механизмы в цивилистических исследованиях*. Москва: Проспект; 2023. с. 32–50.
34. Хотько ОА. Методы исследования экологической безопасности транспортной деятельности. *Государство и право*. 2019;11:78–85.

Статья поступила в редколлегию 17.07.2025.
Received by editorial board 17.07.2025.