

УДК 347.763:656.2

ПРИМЕНЕНИЕ МАТРИЧНОЙ СТРУКТУРЫ К ФОРМИРОВАНИЮ СИСТЕМЫ НОРМ ПРАВА В ЗАКОНЕ «О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ»

Ю. И. КУЛАЖЕНКО, А. А. ЕРОФЕЕВ, В. Г. КУЗНЕЦОВ

УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель

Железнодорожный транспорт является сложной системой, объединяющей множество участников перевозочного процесса, которые в процессе оказания услуг (выполнения работ) находятся в производственных и иных отношениях между собой, потребителями услуг (работ) [1]. Регламентация общественных отношений между участниками перевозочного процесса затрагивают как их взаимоотношения, так и функциональную деятельность каждого [2, 3]. Для таких больших и функционально сложных систем возможно применять матричную систему построения норм права, регламентирующих систематизированное множество отношений. Это позволит гармонично соединить нормы права в одно целое, организовать более эффективное функционирование организаций железнодорожного транспорта [4].

Целью использования матричной структуры в законотворчестве является повышение взаимодействия организаций железнодорожного транспорта, которое позволяет качественно обеспечить потребности перевозок, создать условия для эффективного функционирования организаций железнодорожного транспорта и обеспечить развитие транспорта в экономике государства. Схематично структурная форма построения норм права применительно к Закону «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон) можно отобразить в виде матрицы или простой решетки (рисунок 1).

Отношения транспортной деятельности

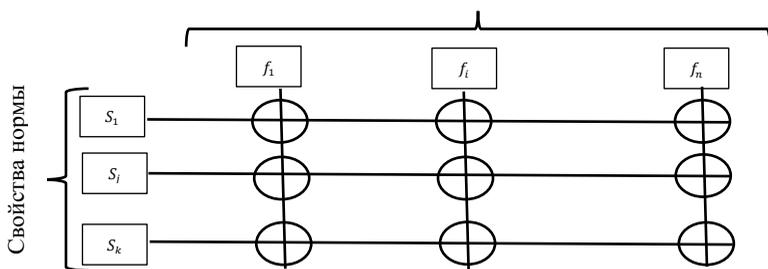


Рисунок 1 – Структура матрицы
для моделирования Закона «О железнодорожном транспорте»

Матричная модель Закона «О железнодорожном транспорте», как и любая модель нормативно-правового акта (НПА), является обобщенным представлением общественных отношений с определенным уровнем агрегирования наиболее ответственных положений функционирования транспортного комплекса РФ и должна отражать накопление правовых знаний и их применение на транспорте и обладать свойством давать правовое толкование по вопросам, признанным существенными для организации работы организаций железнодорожного транспорта и оказания услуг (выполнения работ) [5, 6].

Поэтому модель Закона «О железнодорожном транспорте» можно рассматривать как интегральный свод структурированных норм права и представить их в виде макроматрицы по основополагающим общественным отношениям и свойствам функционирования транспорта.

Макроматрица Закона позволяет установить главы и составить свод статей, раскрывающих предметную сущность норм, регламентирующих эти отношения.

Исходным элементом матрицы является норма права, формально устанавливающая необходимое правило функционирования железнодорожного транспорта, гарантируемое государством, выступающим регулятором общественных отношений. Положения Закона отражают требуемый уровень прав и обязанностей участников перевозочного процесса и представляют собой объективное право, а их совокупность регулирует определённый круг общественных отношений – железнодорожное право как часть транспортного права.

Использование матричного подхода к формированию структуры закона можно рассматривать как технологию нормотворчества, основанную на построении моделей функционирования организаций железнодорожного транспорта и взаимодействия их с внешней средой при оказании услуг (выполнении работ).

Последовательное наращивание модели Закона путем декомпозиции железнодорожного права по их признакам (сверху – вниз) позволяет сделать знания о деятельности организаций железнодорожного транспорта и их отношениям более полными. Однако следует учитывать ограничения декомпозиции положений Закона, которые не позволяют усложнить Закон и не повторять (излишне дублировать без развития сущности нормы права) нормы права в иных актах законодательства в области железнодорожного транспорта.

Для построения матрицы Закона «О железнодорожном транспорте» необходимо установить признаки параметров матрицы:

- свойства функционирования организаций железнодорожного транспорта;
- общественные отношения, которые устанавливаются свойствами транспортной деятельности (услуг, работ) и регулируют отношения участников перевозочного процесса при оказании услуг (выполнении работ).

Функционирование организаций железнодорожного транспорта следует рассматривать в конструкции модели Закона в зависимости от потребности

государства для эффективной деятельности транспортного комплекса. Нормы права должны учитывать следующие виды моделей, используемых при функционировании железнодорожного транспорта:

– стратегическую модель железнодорожного транспорта и организаций железнодорожного транспорта, в которой зафиксированы ее стратегии и цели;

– организационно-функциональную модель (ОФМ), представляющую собой матрицу – проекцию бизнеса участников перевозочного процесса и функционала, необходимого для осуществления бизнеса;

– процессную модель, определяющую способ реализации и последовательность действий при оказании услуг (выполнении работ);

– информационную модель, определяющую состав и структуры различных данных (и форм их представления) в базах данных информационных систем;

– финансовую модель, которая позволяет оценить ресурсы, необходимые организациям железнодорожного транспорта для оказания услуг (выполнения работ) с учетом потребностей экономики и граждан в перевозках.

Определение процессных моделей организаций железнодорожного транспорта является необходимым условием для установления свойств услуг и работ и производится с учетом иных моделей, определяющих целевые показатели и ресурсы для реализации процесса перевозок (выполнении работ) на железнодорожном транспорте.

При определении форм организации управления транспортной деятельностью необходимо исходить из того, что функционирование на железнодорожном транспорте определяется как интеграционный процесс, с помощью которого образованные на транспортном рынке организации выполняют выбранные или установленные государством функции посредством постановки целей и разработки способов их достижения. При этом характерной чертой организаций железнодорожного транспорта являются постоянные изменения, обусловленные обновлением среды, которая имеет высокую степень динамичности.

Эффективное управление транспортной деятельностью возможно, когда формализованы структурные признаки деятельности организаций и они определены в НПА. Описание структур организаций и процессов, прогнозное моделирование новых в период нормотворчества позволяет в НПА избежать неопределенности функционирования железнодорожного транспорта. Построение структурированной матрицы норм права в Законе позволяет системно проводить правовое моделирование [7, 8].

Правовое моделирование при обновлении норм права является эффективным средством нормотворчества и в рамках Закона «О железнодорожном транспорте» включает:

– стратегический анализ эффективности процессов оказания услуг (выполнения работ), с учетом организационно-функциональной модели транспортной

деятельности на железной дороге. На уровне правового моделирования можно промоделировать взаимодействие участников перевозочного процесса и государства;

- постановка системы норм права, связанных с достижением стратегических целей транспортного рынка государства. Правовое моделирование позволяет достигнуть «гарантированного» уровня качества оказания услуг (выполнения работ);

- описание деятельности организаций железнодорожного транспорта (права и обязанности) с необходимой для нормотворчества степенью детализации, установленной в железнодорожном праве. Правовое моделирование позволяет на основе формального описания выбрать «ключевые» процессы в деятельности организаций железнодорожного транспорта (например, безопасность движения и эксплуатации транспортных средств [9]), наиболее существенные, отражающие эффективность перевозочного процесса;

- определение ресурсного обеспечения функционирования железнодорожного транспорта: технического, информационного, трудового, технологического и иного. Правовое моделирование позволяет определить требования к ресурсам по каждому из ключевых процессов.

Таким образом, правовое моделирование на основе использования методов конструирования матричной структуры НПА позволяет ввести методологичность, обеспечить целостное представление норм права транспортной деятельности, позволяет увидеть проблемы и проанализировать взаимосвязи и узкие места. Матричное правовое моделирование позволяет сделать более стандартными, структурированными по свойствам и отношениям механизмы управления и регулирования, что в конечном итоге обеспечивает эффективное функционирование и развитие отношений как в процессе оказания транспортных услуг, так и регулирование государством функционирования железнодорожного транспорта в целом. Кроме того, матричное правовое моделирование позволяет обосновать внедрение апробированных на практике правовых моделей, выбранных в качестве прототипа, с учетом специфики и особенностей работы железнодорожного транспорта РБ.

Для правового моделирования функционирования железнодорожного транспорта использование процессного подхода особенно важно, т. к. процессное описание дает более точную идентификацию деятельности организаций железнодорожного транспорта в матрице производственных отношений, чем применение матрицы функциональной ответственности или общее описание правил поведения при оказании транспортных услуг (выполнении работ). Такая детальная матрица описания функционирования железнодорожного транспорта позволяет более полно формировать механизм государственного регулирования и управления.

Применение матричной системы построения норм права при обновлении Закона РБ «О железнодорожном транспорте» является важным формализованным

инструментом, позволяющим структурировать и согласовать большую совокупность нормы права в одно целое, дать механизм конструирования глав и статей закона.

Список литературы

1 Гражданский кодекс Республики Беларусь : Закон Респ. Беларусь, 7 дек. 1998 г., № 218-З : с изм. и доп. // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2000.

2 Об основах транспортной деятельности : Закон Респ. Беларусь, 5 мая 1998 г., № 140-З : с изм. и доп. // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 1999.

3 О железнодорожном транспорте : Закон Респ. Беларусь, 6 янв. 1999 г., № 237-З : с изм. и доп. // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2016.

4 О нормативных правовых актах : Закон Респ. Беларусь, 17 июля 2018 г., № 130-З : с изм. и доп. // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2019.

5 Методические рекомендации по подготовке проектов ведомственных нормативных правовых актов / Приложение к журналу «Юстиция Беларуси». – 2018. – № 23 (353). – 48 с.

6 Методические рекомендации по подготовке обоснований необходимости принятия (издания) нормативных правовых актов : утв. приказом директора Национального центра законодательства и правовых исследований Республики Беларусь 12.04.2021, № 25.

7 **Балашенко, С. А.** Правовое моделирование как метод правотворческой деятельности / С. А. Балашенко // Веснік БДУ. Сер. 3. – 2015. – № 3. – С. 94–97.

8 Системные требования к законодательному регулированию железнодорожного транспорта / А. А. Ерофеев [и др.] // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – 2022. – № 1 (44). – С. 57–62.

9 Регулирование обеспечения безопасности в законе Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте» / Ю. И. Кулаженко [и др.] // Проблемы безопасности на транспорте : материалы XI Междунар. науч.-практ. конф., Гомель, 25–26 нояб. 2021 г. : в 2 ч. Ч. I / Белорус. гос. ун-т трансп. ; под ред. Ю. И. Кулаженко. – Гомель : БелГУТ, 2021. – С. 37–39.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

■ Кулаженко Юрий Иванович, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», ректор, д-р физ.-мат. наук, доцент, kulazhenko@bsut.by;

■ Ерофеев Александр Александрович, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», проректор по учебной работе, канд. техн. наук, доцент, erofeev_aa@bsut.by;

■ Кузнецов Владимир Гаврилович, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», канд. техн. наук, доцент кафедры «Управление эксплуатационной работой и охрана труда», kvg55@yandex.by.