

**ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА**

УДК 340.130.53:656.2

Ю. И. КУЛАЖЕНКО, доктор физико-математических наук, В. Г. КУЗНЕЦОВ, кандидат технических наук, А. А. ЕРОФЕЕВ, кандидат технических наук, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

**СТРУКТУРА ЗАКОНА «О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ»  
НА ОСНОВЕ ПРИМЕНЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИОННО-ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ МАТРИЦЫ  
АНАЛИЗА ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Функционирование железнодорожного транспорта рассматривается как сложная совокупность видов деятельности, которая осуществляется на инфраструктуре больших масштабов, обладает большой размерностью и множеством взаимосвязей между участниками перевозочного процесса. Развитие норм права в области железнодорожного транспорта рассмотрено на основе фундаментальных научных подходов, отражающих объективное состояние перевозки грузов и пассажиров, а также тенденции развития транспорта. Предложено использование метода анализа структуры закона на основе организационно-функциональной матрицы, которая позволяет соединить нормы права в одно целое путем их систематизации по существенным свойствам области правового регулирования и логической функциональной взаимосвязи по объекту и предмету регулирования. Для построения матрицы новой модели закона «О железнодорожном транспорте» установлены признаки правовых параметров: свойства функционирования и общественные отношения. Определены базовые принципы функционала закона на основе использования организационно-функциональной матрицы. Установлены области отраслевого регулирования железнодорожного права и их функционал: общесистемного, общефункционального и общеспециального отраслевого характера.

**Н**ормы права, устанавливаемые в законе «О железнодорожном транспорте» (далее – Закон), формируют системные положения о функционировании железнодорожного транспорта и прежде всего оказании услуг, выполнении работ, которые возникают в процессе организации, обеспечения и осуществления перевозок. Сложность нормотворчества при обновлении Закона заключается в том, что необходимо учесть особенности железнодорожного транспорта как системы большой размерности с множеством взаимосвязей между участниками перевозочного процесса, которые в процессе оказания услуг (выполнении работ) находятся в производственных отношениях между собой, потребителями услуг (работ) [1–3].

Общественные отношения, которые регламентируются в Законе, отражают разные области функционирования и определяют виды и способы осуществления транспортной деятельности. Каждая область функционирования обладает устойчивыми признаками, которые характеризуют, с одной стороны, виды деятельности, ответственные процессы, а с другой – раскрывают предметную сущность субъектов и объектов правового регулирования, средств реализации транспортной деятельности [4–7].

Железнодорожный транспортный комплекс Республики Беларусь (РБ), обладая признаками большой системы с устойчивыми отношениями между множеством участников транспортной деятельности, должен в правовом нормотворчестве регламентироваться на основе системных принципов анализа и моделирования [4, 8].

Развитие норм права в области железнодорожного транспорта должно осуществляться на основе фундаментальных научных подходов, отражающих объективное состояние транспортной деятельности и тенденций развития транспорта в социально-экономической сфере государства [9–12].

На этапе анализа, определения направлений развития положений Закона, оценки их эффективности важно

использование *общих методов исследования* (обобщение, сравнение, моделирование) и других, которые позволяют определить теоретическую значимость положений, установить общие принципы и особенности функционирования железнодорожного транспорта, практическое применение положений [4]. Метод моделирования позволяет оценить развитие положений закона с учетом установленных условий и тенденций потенциальных изменений на рынке транспортных услуг и возможных инноваций в транспортной деятельности.

На этапе **формализации** и конструирования положений Закона важно использовать *общенаучные методы*: диалектический (анализ и синтез), логический, системный, функциональный, системно-структурный и другие, которые позволяют установить взаимосвязи отдельных элементов организационной системы, процессов транспортной деятельности, исследовать взаимосвязи факторов, их влияние на целевые показатели транспортной деятельности, функции государственных институтов и социально-экономических отношений при реализации транспортной деятельности, потребности граждан, грузоотправителей, грузополучателей, организаций железнодорожного транспорта, определить механизм государственного правового регулирования и взаимодействия иерархической структуры в правовом поле.

Для **оценки общественной значимости** положений Закона необходимо использовать *междисциплинарные методы* (социологический, аксиологический, синергетический и другие), которые позволяют определить важность изменения общественных явлений и процессов в транспортной деятельности и жизни общества, значимость отдельных норм права для жизни людей исходя из ценностных ориентиров общества, их регулятивные функции, общесистемный эффект развития норм права в области транспорта на экономику государства и жизнедеятельность граждан.

При **формировании объективных, формально определенных норм права и отношений** в области же-

железнодорожного транспорта необходимо применять *специальные правовые методы* (сравнительные, формальные, социально-правового эксперимента, моделирования), которые позволяют наиболее точно определить предметную сущность положений функционирования на железнодорожном транспорте.

Исследования правовой среды в области железнодорожного транспорта, определяющие функционирование как предмет Закона, должны включать функциональный, организационный и структурный анализ. Одним из методов (инструментов) такого подхода может быть применение анализа структуры построения норм права в Законе на основе **организационно-функциональной матрицы (ОФМ)**, определяющей систематизированное множество отношений через функционал положений и норм права.

Анализ структуры Закона на основе построения ОФМ позволяет соединить нормы права в одно целое на основе их первичной систематизации по существенным свойствам области правового регулирования и логической функциональной взаимосвязи по объекту и предмету регулирования [4].

**В системе функционирования железнодорожного транспорта** использование ОФМ при структурировании норм права Закона рассматривается как один из способов достижения следующих целевых результатов: повысить эффективность взаимодействия организаций железнодорожного транспорта исходя из требований полноты и качества обеспечения потребности перевозок; создать условия для эффективного функционирования организаций железнодорожного транспорта; обеспечить развитие транспорта в экономике государства.

**В системе нормотворчества** использование ОФМ структурирования положений Закона рассматривается как способ достижения следующих целевых результатов: создание структурно-функциональной основы для регулирования транспортной деятельности нормами

права; выработка согласованных норм, которые соответствуют целям, задачам и принципам развития транспорта; нормы права должны иметь гарантии (социальные, экономические, трудовые и т. п.) посредством установленного механизма реализации [6, 13, 14].

Матричная модель анализа и построения положений 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 РБ и должна отражать ретроспективное накопление правовых знаний и их применение на транспорте, обладать свойством давать правовое толкование по вопросам, признанным существенными для организации работы предприятий железнодорожного транспорта и оказания услуг (выполнения работ) [8, 9, 15].

Следует различать общую модель Закона, отражающую отраслевые области права при функционировании железнодорожного транспорта, и ее составные подсистемы – матрицы положений и норм, раскрывающие предметную сущность отношений при осуществлении функций транспортной деятельности.

**Макроматрица модели Закона.** Общую 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 модели Закона позволяет установить главы и составить свод статей, раскрывающих предметную сущность норм, регламентирующих эти отношения. Схематично эту форму построения норм права можно отобразить в виде общей организационно-функциональной матрицы или простой решетки (рисунк 1).

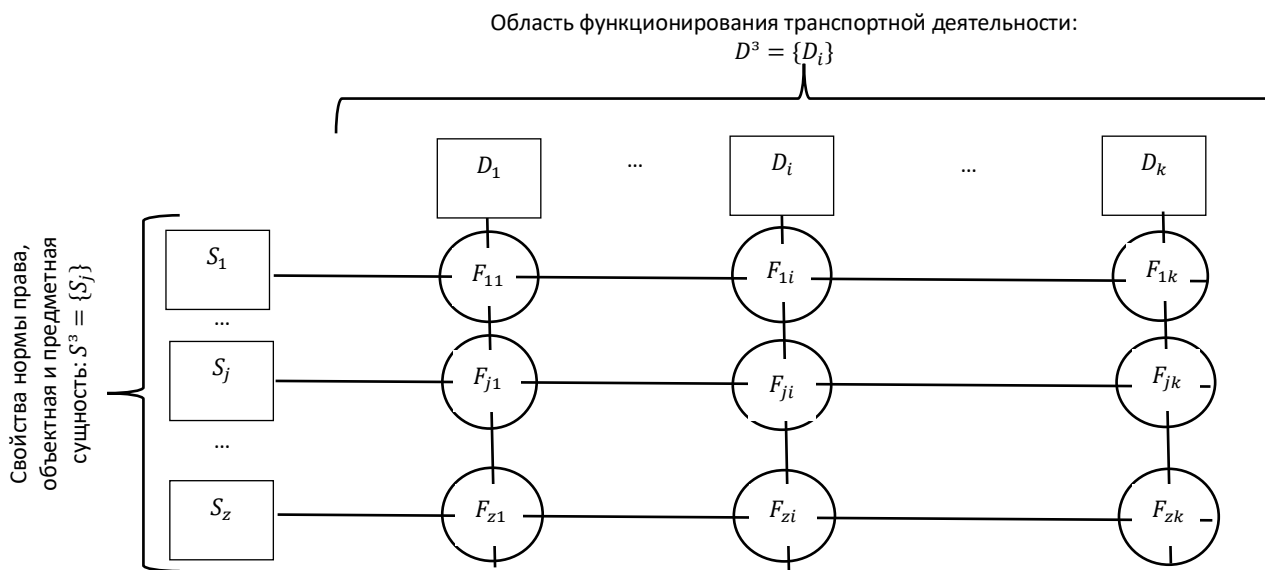


Рисунок 1 – Структура макроматрицы для моделирования положений закона «О железнодорожном транспорте»

Исходным элементом матрицы является норма права, формально устанавливающая необходимое правило функционирования железнодорожного транспорта, га-

рантируемое государством которое выступает регулятором общественных отношений [6, 13]. Положения Закона отражают требуемый уровень прав и обязанно-

стей участников перевозочного процесса и представляют собой объективное право, а их совокупность регулирует определённый круг общественных отношений – железнодорожное право как часть транспортного права.

Использование подхода на основе матричной структуризации положений 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).

Последовательный структурно-функциональный анализ 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 [8, 16].

Для построения матрицы модели закона «О железнодорожном транспорте» необходимо установить признаки правовых параметров ОФМ:

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

**Структура модели закона Республики Беларусь «О железнодорожном транспорте»** выстраивается исходя из постулата, что Закон является источником железнодорожного права в Республике Беларусь.

**Базовые принципы функционала закона РБ «О железнодорожном транспорте»** определяются исходя из концептуальных подходов и композиции ОФМ.

Закон в нормативно-правовом поле должен определять и регламентировать системные основы отношений, связанные с железнодорожными перевозками, осуществляемыми на железнодорожном транспорте общего и необщего пользования.

Предметом положений Закона являются общественные отношения между государством, организациями железнодорожного транспорта и непосредственными потребителями услуг перевозки (гражданами, клиентами), возникающие при оказании услуг с использованием железнодорожного транспорта общего и необщего пользования для осуществления перевозочного процесса.

Предмет и методы правового регулирования в Законе определяются нормами гражданского, административного, трудового законодательства и должны отражать правовые особенности, характерные для железнодорожного транспорта как составной части транспортной деятельности в Республике Беларусь.

Закон должен отражать правовые и иные отношения с учетом иных источников железнодорожного права, в том числе Устава железнодорожного транспорта, Правил перевозок грузов, Правил перевозок пассажиров и других.

Закон включает в себя государственно-организационные отношения, регулируемые административным

правом, а также имущественные и договорные отношения, регулируемые гражданским кодексом.

При осуществлении процесса транспортировки груза железный транспорт вступает в гражданско-правовые отношения с контрагентами по договору перевозки грузовладельцами. Правовая регламентация перевозочных отношений осуществляется посредством принятия норм, устанавливающих порядок и условия перевозок, права и обязанности перевозчиков и грузовладельцев, их ответственность и т. д.

Нормы, установленные в Законе, действуют в пределах государства, однако организации железнодорожного транспорта участвуют и в международных перевозках. Поэтому деятельность организаций в этом случае должна учитывать национальное законодательство и международные правовые нормы договоров, соглашений и иных актов, в которых участвует Республика Беларусь.

Содержательная часть закона должна строиться в логической последовательности от видов деятельности к участникам сферы регулирования, их отношениям, правам и обязанностям, ответственности.

Для отражения содержательной части проекта достаточно модель Закона РБ «О железнодорожном транспорте» представить через главы и пункты (статьи). Количество глав содержательной части должно соответствовать числу самостоятельных задач правового регулирования.

Анализ содержательной части законов в области железнодорожного транспорта государств-партнеров, законодательства РБ, тенденций развития и системного анализа правоприменения совокупных норм и положений Закона позволяет выделить устойчивые области отраслевого регулирования железнодорожного права:

**Блок А – общесистемного отраслевого характера:** правовые предписания общего характера, которые определяют положения по основам функционирования железнодорожного транспорта и его частей; определение предметной сущности и регулирование функциональной деятельности железнодорожного транспорта и его видов [1, 2, 4, 6].

**Блок Б – общесистемного характера:**

- систему норм права государственного регулирования деятельности на железнодорожном транспорте и его взаимодействие с субъектами отношений;
- регламентацию деятельности участников перевозочного процесса, осуществляющих оказание услуг на железнодорожном транспорте;
- регулирование доступа к услугам железнодорожного транспорта и отношения при оказании услуг потребителям;
- систему основополагающих норм экономического регулирования рынка перевозок на железнодорожном транспорте и формирования договорных отношений;
- требования к содержанию объектов инфраструктуры, подвижного состава и иных объектов, используемых для обеспечения деятельности на железнодорожном транспорте;
- требования и условия обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте при осуществлении перевозок, взаимодействии с иными видами транспорта, соблюдении охранных мероприятий и иных условий деятельности организаций железнодорожного транспорта при

возникновении особых ситуаций, угрожающих безопасности, сохранности, жизни людей, экологии и т. п.;

– нормы регулирования трудовых отношений в организациях железнодорожного транспорта, непосредственно участвующих в перевозочном процессе, и обеспечения необходимого уровня профессиональной компетенции исходя из потребностей участников перевозочного процесса и безопасности функционирования транспорта [1, 4, 9, 17–19].

Блок В – **общеспециальные отраслевого характера:** нормы права, регулирующие отдельные вопросы функционирования железнодорожного транспорта, связанные с особыми условиями работы железнодорожного транспорта, регламентацией учетно-отчетной деятельности, правом ношения форменной одежды, участием организации в международном сотрудничестве, осуществлением видов страхования и т. п. [4, 9].

Правовое состояние норм в модели Закона определяется через свойства отношений  $S^3 = \{S_j^c\}$  при осуществлении транспортной деятельности, раскрывающие ее объектную и предметную общесистемную и отраслевую сущность через отношения: социальные ( $S_1^c$ ), экономические ( $S_1^e$ ), организационные ( $S_1^o$ ), трудовые ( $S_1^t$ ), безопасности ( $S_1^b$ ), перевозочные ( $S_1^p$ ), технические ( $S_1^{texh}$ ), технологические ( $S_1^{t.o}$ ) и другие.

Следует отметить, что функционал статьи в модели Закона формируется только по тем областям и условиям транспортной деятельности, которые необходимы для раскрытия сущности представленного в статье положения.

Каждую область регулирования железнодорожного права можно систематизировать путем структурирования статей на основе построения ОФМ глав модели Закона (рисунок 2).

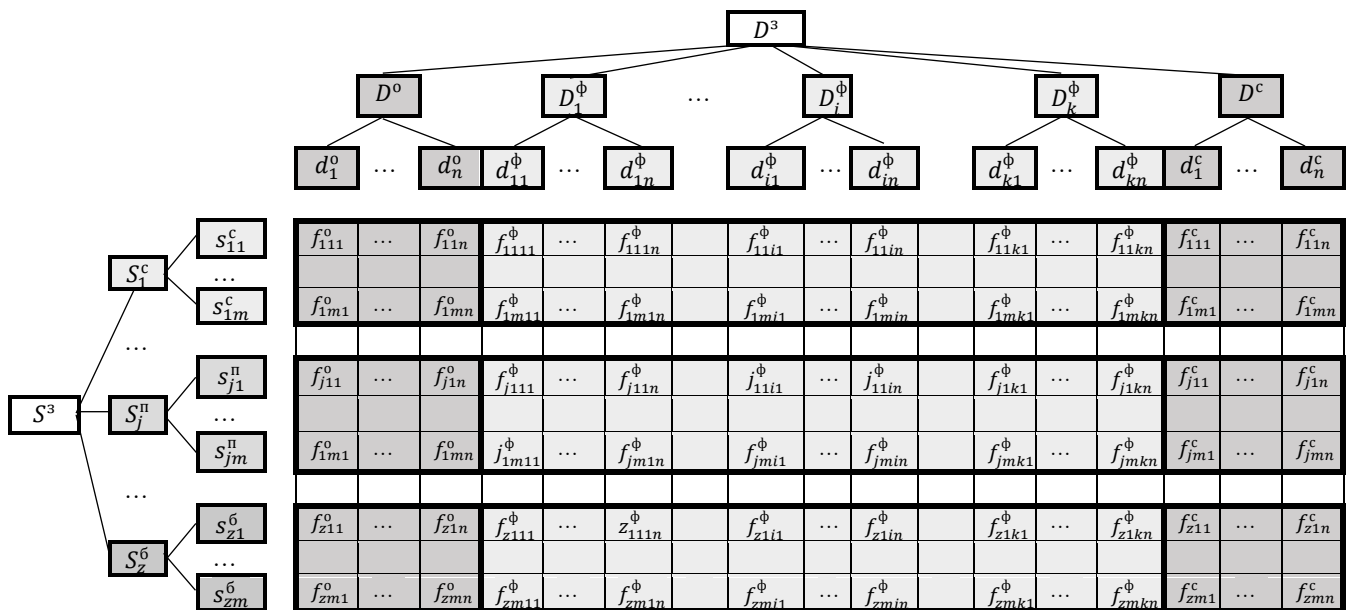


Рисунок 2 – Формирование функционала положений закона на основе ОФМ по областям транспортной деятельности и свойствам сущности отношений

Функционал каждой статьи модели Закона определяется потребностью полноты изложения норм железнодорожного права и может излагаться либо в обобщенной форме, охватывающей однородные факты или однопорядковые общесистемные отношения, либо путем перечисления конкретных предметов, действий или явлений. Кроме того, функционал статьи зависит от характера (технического приема установления правил поведения) установления норм права: прямая и отсылочная [4].

В модели Закона необходимо установить *функционал норм права общесистемного отраслевого характера*, которые группируются в разделе «Общие положения» (подсистема макроматрицы):  $F^o = \{f_i^o\}$ . Моделирование достаточной совокупности положений должно отразить системную сущность функционирования железнодорожного транспорта, его объектную декомпозицию, определяющую участников регулирования отношений, внешнюю и внутреннюю правовую среду, предметную сущность. Наиболее важными элементами ОФМ норм права в этой подсистеме являются следующие положения:

- основы функционирования железнодорожного транспорта и его составных частей: общего и необщего пользования ( $d_1^o$ );
- цели и задачи функционирования железнодорожного транспорта ( $d_2^o$ );
- участники перевозочного процесса, организации железнодорожного транспорта, оказывающие услуги по основным видам деятельности ( $d_3^o$ );
- основы взаимодействия видов транспорта ( $d_4^o$ );
- понятия и определения, образующие понятийную сферу железнодорожного транспорта общего назначения ( $d_5^o$ ).

Таким образом, область общесистемного отраслевого характера в ОФМ может быть определена кортежем положений:

$$D^o = \{d_i^o\} = (d_1^o, d_2^o, d_3^o, d_4^o, d_5^o).$$

Функционал общесистемной подсистемы модели Закона РБ «О железнодорожном транспорте» формируется на основе статей отраслевого характера, устанавливающих нормы права общего характера в транспортной деятельности, типичные отношения, рассчитанные на постоянное применение и обязательные

для всех адресатов Закона. Моделирование положений данной подсистемы должно регламентировать процессы перевозок, оказания услуг и выполнения работ на железнодорожном транспорте, обеспечивающие деятельность участников перевозочного процесса.

К положениям модели Закона в *сфере государственного регулирования правовых отношений* при организации транспортной деятельности можно отнести статьи, устанавливающие положения структурно разграничивающие функции правового регулирования между государственными органами власти, их компетенции, возможности и способы управления:

- органы государственного регулирования в области железнодорожного транспорта, их цели ( $d_{11}^{\Phi}$ );
- полномочия Президента РБ в области железнодорожного транспорта ( $d_{12}^{\Phi}$ );
- полномочия Совета Министров РБ в области железнодорожного транспорта ( $d_{13}^{\Phi}$ );
- полномочия Министерства транспорта и коммуникаций РБ, других республиканских органов государственного управления в области железнодорожного транспорта ( $d_{14}^{\Phi}$ );
- полномочия местных органов управления ( $d_{15}^{\Phi}$ ).

Таким образом, область общегосударственного регулирования в ОФМ может быть определена кортежем положений:

$$D_1^{\Phi} = \{d_{1i}^{\Phi}\} = (d_{11}^{\Phi}, d_{12}^{\Phi}, d_{13}^{\Phi}, d_{14}^{\Phi}, d_{15}^{\Phi}, d_{16}^{\Phi}).$$

К положениям Закона в *сфере регулирования экономических отношений при организации и осуществлении перевозочного процесса* можно отнести статьи, формирующие организационно-правовые и экономические основы деятельности организаций железнодорожного транспорта и экономические отношения между участниками перевозочного процесса:

- организационно-правовые основы управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте ( $d_{21}^{\Phi}$ );
- экономические основы деятельности организаций железнодорожного транспорта ( $d_{22}^{\Phi}$ );
- основы тарифной политики при оказании услуг железнодорожного транспорта ( $d_{23}^{\Phi}$ );
- система льгот на железнодорожном транспорте общего пользования ( $d_{24}^{\Phi}$ );
- инвестирование в строительство и модернизацию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта ( $d_{25}^{\Phi}$ );
- приобретение, строительство и содержание объектов железнодорожного транспорта ( $d_{26}^{\Phi}$ );
- экономическое стимулирование в области железнодорожного транспорта общего пользования ( $d_{27}^{\Phi}$ ).

Таким образом, область регулирования экономических отношений в ОФМ может быть определена кортежем положений:

$$D_2^{\Phi} = \{d_{2i}^{\Phi}\} = (d_{21}^{\Phi}, d_{22}^{\Phi}, d_{23}^{\Phi}, d_{24}^{\Phi}, d_{25}^{\Phi}, d_{26}^{\Phi}, d_{27}^{\Phi}).$$

К положениям Закона в *сфере регулирования транспортной деятельности организаций железнодорожного транспорта* при оказании услуг можно отнести статьи, регламентирующие нормы права с условиями, требова-

ниями, правами, обязанностями и ответственностью участников перевозочного процесса:

- виды железнодорожных сообщений и их назначение ( $d_{31}^{\Phi}$ );
- организация управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте общего пользования ( $d_{32}^{\Phi}$ );
- организация перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа ( $d_{33}^{\Phi}$ );
- организация перевозок грузов ( $d_{34}^{\Phi}$ );
- участники перевозочного процесса и их компетенции ( $d_{35}^{\Phi}$ );
- обязанности и права владельца (оператора) инфраструктуры ( $d_{36}^{\Phi}$ );
- обязанности и права перевозчика ( $d_{37}^{\Phi}$ );
- обязанности и права оператора подвижного состава ( $d_{38}^{\Phi}$ );
- обязанности и права иных организаций железнодорожного транспорта ( $d_{39}^{\Phi}$ );
- ответственность организаций железнодорожного транспорта ( $d_{310}^{\Phi}$ ).

Таким образом, область регулирования транспортной деятельности организаций в ОФМ может быть определена кортежем положений:

$$D_3^{\Phi} = \{d_{3i}^{\Phi}\} = (d_{31}^{\Phi}, d_{32}^{\Phi}, d_{33}^{\Phi}, d_{34}^{\Phi}, d_{35}^{\Phi}, d_{36}^{\Phi}, d_{37}^{\Phi}, d_{38}^{\Phi}, d_{39}^{\Phi}, d_{310}^{\Phi}).$$

К положениям Закона в *сфере регулирования доступа организаций железнодорожного транспорта к оказанию услуг* можно отнести статьи, регламентирующие нормы права с условиями и требованиями, позволяющими оказывать услуги и осуществлять деятельность на железнодорожном транспорте:

- основы доступа организаций к деятельности на железнодорожном транспорте ( $d_{41}^{\Phi}$ );
- требования к инфраструктуре железнодорожного транспорта ( $d_{42}^{\Phi}$ );
- требования к подвижному составу для перевозок грузов и пассажиров ( $d_{43}^{\Phi}$ );
- доступ перевозчика к услугам инфраструктуры ( $d_{44}^{\Phi}$ );
- требования к профессиональным компетенциям организаций железнодорожного транспорта ( $d_{45}^{\Phi}$ );
- лицензирование отдельных видов деятельности в области железнодорожного транспорта ( $d_{46}^{\Phi}$ );
- сертификация и декларирование соответствия на железнодорожном транспорте ( $d_{47}^{\Phi}$ );
- регулирование отношений, возникающих при взаимодействии железнодорожного транспорта и других видов транспорта ( $d_{48}^{\Phi}$ ).

Таким образом, область регулирования доступа организаций в ОФМ может быть определена кортежем положений:

$$D_4^{\Phi} = \{d_{4i}^{\Phi}\} = (d_{41}^{\Phi}, d_{42}^{\Phi}, d_{43}^{\Phi}, d_{44}^{\Phi}, d_{45}^{\Phi}, d_{46}^{\Phi}, d_{47}^{\Phi}, d_{48}^{\Phi}).$$

К положениям Закона в *сфере регулирования деятельности железнодорожного транспорта необщего пользования* можно отнести статьи, формирующие организационно-правовые и экономические основы отношений организаций железнодорожного транспорта

общего пользования с государственными органами управления и иными участниками перевозочного процесса:

- организационно-правовые основы управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте необщего пользования ( $d_{51}^{\Phi}$ );
- экономические основы транспортной деятельности организаций железнодорожного транспорта необщего пользования ( $d_{52}^{\Phi}$ );
- основы договорных отношений при оказании услуг на железнодорожном транспорте необщего пользования ( $d_{53}^{\Phi}$ );
- строительство железнодорожных путей необщего пользования и пользование этими путями ( $d_{54}^{\Phi}$ );
- прекращение эксплуатации объектов инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования ( $d_{55}^{\Phi}$ ).

Таким образом, область регулирования деятельности железнодорожного транспорта необщего пользования в ОФМ может быть определена кортежем положений:

$$D_5^{\Phi} = \{d_{5i}^{\Phi}\} = (d_{51}^{\Phi}, d_{52}^{\Phi}, d_{53}^{\Phi}, d_{54}^{\Phi}, d_{55}^{\Phi}).$$

К положениям Закона в сфере *регулирования безопасности оказания услуг, эксплуатации железнодорожного транспорта* и иных аспектов безопасности жизнедеятельности можно отнести статьи, регламентирующие нормы права к состоянию безопасности, объектам и условиям их проектирования, строительства и содержания, организации управления безопасностью и обеспечению мер предотвращения и ликвидации нарушений безопасности:

- основы системы управления безопасностью на железнодорожном транспорте ( $d_{61}^{\Phi}$ );
- требования к обеспечению безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта ( $d_{62}^{\Phi}$ );
- информационная безопасность при оказании услуг железнодорожного транспорта ( $d_{63}^{\Phi}$ );
- зоны и объекты, повышенной опасности, охраны и требования к их содержанию ( $d_{64}^{\Phi}$ );
- охрана грузов и объектов организаций железнодорожного транспорта общего пользования от противоправных посягательств ( $d_{65}^{\Phi}$ );
- охрана общественного порядка на объектах железнодорожного транспорта ( $d_{66}^{\Phi}$ );
- предупреждение и организация работы в чрезвычайных ситуациях ( $d_{67}^{\Phi}$ );
- охранные зоны ( $d_{68}^{\Phi}$ );
- ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта ( $d_{69}^{\Phi}$ ).

Таким образом, область регулирования безопасности оказания услуг, эксплуатации железнодорожного транспорта в ОФМ может быть определена кортежем положений:

$$D_6^{\Phi} = \{d_{6i}^{\Phi}\} = (d_{61}^{\Phi}, d_{62}^{\Phi}, d_{63}^{\Phi}, d_{64}^{\Phi}, d_{65}^{\Phi}, d_{66}^{\Phi}, d_{67}^{\Phi}, d_{68}^{\Phi}).$$

К положениям Закона в сфере *регулирования трудовых отношений* можно отнести статьи, регламентирующие нормы права, определяющие особые условия трудовой деятельности на железнодорожном транспор-

те и обеспечение требований безопасности и качества оказания услуг:

- особенности регулирования труда работников организаций железнодорожного транспорта общего пользования ( $d_{71}^{\Phi}$ );
- требования к работникам организаций железнодорожного транспорта общего пользования ( $d_{72}^{\Phi}$ ).

Таким образом, область регулирования трудовых отношений в ОФМ может быть определена кортежем положений:

$$D_7^{\Phi} = \{d_{7i}^{\Phi}\} = (d_{71}^{\Phi}, d_{72}^{\Phi}).$$

Функционал общеспециального отраслевого характера модели Закона РБ «О железнодорожном транспорте» может быть определен статьями, устанавливающими нормы права, связанные общим предметом правового регулирования, дополняющими систему отношений на железнодорожном транспорте и определяющими отдельные условия функционирования железнодорожного транспорта и ее организаций:

- учетно-отчетная деятельность на железнодорожном транспорте ( $d_1^{\mathcal{C}}$ );
- язык служебного делопроизводства, оформления документации и общения ( $d_2^{\mathcal{C}}$ );
- участие организаций железнодорожного транспорта в международном сотрудничестве в области перевозок ( $d_3^{\mathcal{C}}$ );
- страхование на железнодорожном транспорте общего пользования ( $d_4^{\mathcal{C}}$ );
- мобилизационная подготовка и гражданская оборона на железнодорожном транспорте общего пользования ( $d_5^{\mathcal{C}}$ );
- форменная одежда и знаки различия ( $d_6^{\mathcal{C}}$ );
- условия и порядок реализации положений закона ( $d_7^{\mathcal{C}}$ ).

Таким образом, область общеспециального отраслевого характера в ОФМ может быть определена кортежем положений:

$$D^{\mathcal{C}} = \{d_i^{\mathcal{C}}\} = (d_1^{\mathcal{C}}, d_2^{\mathcal{C}}, d_3^{\mathcal{C}}, d_4^{\mathcal{C}}, d_5^{\mathcal{C}}, d_6^{\mathcal{C}}, d_7^{\mathcal{C}}).$$

Структурирование статей закона по его основным положениям должно отражать предметную сущность каждого раздела закона и обеспечивать комплексность регулирования отношений, определенных в разделе.

Применение организационно-функциональной матрицы в системе построения норм права при обновлении закона РБ «О железнодорожном транспорте» является важным формализованным инструментом, позволяющим структурировать и согласовать большую совокупность нормы права, дать механизм конструирования глав и статей модели Закона.

#### Список литературы

- 1 О транспортно-экспедиционной деятельности : Закон Респ. Беларусь от 13.06.2006 г. № 124-З [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://etalonline.by/document/?regnum=h10600124>. – Дата доступа : 10.09.2022.
- 2 Об основах транспортной деятельности : Закон Респ. Беларусь от 05.05.1998 г. № 140-З [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3961&p0=H19800140>. – Дата доступа : 10.09.2022.
- 3 О перевозке опасных грузов : Закон Респ. Беларусь от 06.06.2001 г. № 62-З [Электронный ресурс]. – Режим доступа :

<https://enp.by/zakon-o-perevozke-opasnyh-gruzov/>. – Дата доступа : 10.09.2022.

4 **Егиазаров, В. А.** Транспортное право / В. А. Егиазаров. – М. : Юстицинформ, 2007. – 546 с.

5 **Николишин, Р. В.** Гражданско-правовое регулирование отношений в сфере перевозки грузов железнодорожным транспортом : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Р. В. Николишин. – М., 2008. – 22 с.

6 **Новиков, В. М.** Транспортное право (железнодорожный транспорт) / В. М. Новиков. – М. : УМЦ по образ. на ж.-д. трансп., 2007. – 356 с.

7 **Стрельникова, И. А.** Отношения, составляющие предмет транспортного права / И. А. Стрельникова // Экономика, управление, культура : сб. науч. статей / под ред. Л. Д. Абрамовой. – М. : ГУУ, 2007. – Вып. 14.4.2. – С. 37.

8 Системные требования к законодательному регулированию железнодорожного транспорта / А. А. Ерофеев [и др.] // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – 2022. – № 1 (44). – С. 59–62.

9 **Спирин, И. В.** Транспортное право / И. В. Спирин. – М., 2001. – 303 с.

10 **Стрельникова, И. А.** Соотношение транспортного права и транспортного законодательства / И. А. Стрельникова // Право и государство: теория и практика. – 2008. – № 8. – С. 99–104.

11 Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2030 года : одобр. на заседании Президиума Совета Министров Респ. Беларусь от 2 мая 2017 г., протокол № 10 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://economy.gov.by/uploads/files/NSUR2030/Natsionalnaja-strategija-ustojchivogo-sot-sialno-ekonomicheskogo-razvitija-Respubliki-Belarus-na-period-do-2030-goda.pdf>. – Дата доступа : 10.09.2022.

12 Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года : утв. приказом М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь от 25.02.2015 г., № 57-Ц [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [https://www.rw.by/corporate/press\\_center/reportings\\_interview\\_article/2015/03/strategija\\_innovacionnogo\\_razv/](https://www.rw.by/corporate/press_center/reportings_interview_article/2015/03/strategija_innovacionnogo_razv/). – Дата доступа : 10.09.2022.

13 **Бошко, С. В.** Норма права, понятия, свойства, классификация и структура / С. В. Бошко // Право и современные государства. – 2014. – № 4. – С. 49–60.

14 **Тихомиров, Ю. А.** Риски в правовом пространстве / Ю. А. Тихомиров // Юридическая техника. – 2019. – № 13. – С. 28–35.

15 Гражданский кодекс Республики Беларусь : Закон Респ. Беларусь от 07.12.1998 г. № 218-3 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://etalonline.by/document/?regnum=hk9800218>. – Дата доступа : 10.09.2022.

16 Эффективность правовых норм / В. Н. Кудрявцев [и др.]. – М. : Юрид. лит., 1980. – 155 с.

17 Концепция национальной безопасности Республики Беларусь : Указ Президента Респ. Беларусь от 09.11.2010 г. № 575 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://pravo.by/document/?guid=3871&p0=p31000575>. – Дата доступа : 10.09.2022.

18 **Кулаженко, Ю. И.** Совершенствование механизмов государственного контроля безопасности транспортной деятельности на железнодорожном транспорте / Ю. И. Кулаженко, А. А. Ерофеев, В. Г. Кузнецов // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – 2017. – № 1 (34). – С. 36–41.

19 **Кулаженко, Ю. И.** Система управления безопасностью участника перевозочного процесса на железнодорожном транспорте / Ю. И. Кулаженко, А. А. Ерофеев, В. Г. Кузнецов // Вестник БелГУТа: Наука и транспорт. – 2017. – № 2 (35). – С. 70–75.

Получено 15.11.2022

**Yu. I. Kulazhenko, V. G. Kuznetsov, A. A. Erofeev.** The structure of the law «On railway transport» based on the application of the organizational and functional matrix analysis of transport activities.

The functioning of railway transport is considered as a complex set of activities that are carried out on a large-scale infrastructure, has a large dimension and a lot of relationships between participants in the transportation process. The development of legal norms in the field of railway transport is considered on the basis of fundamental scientific approaches reflecting the objective state of transportation of goods and passengers, as well as trends in the development of transport. It is proposed to use the method of analyzing the structure of the law on the basis of an organizational and functional matrix, which allows you to combine the norms of law into one whole by systematizing them according to the essential properties of the area of legal regulation and the logical functional relationship between the object and subject of regulation. To construct the matrix of the new model of the law "On Railway Transport", the signs of legal parameters are established: the properties of functioning and social relations. The basic principles of the functional of the law are determined based on the use of an organizational and functional matrix. The areas of sectoral regulation of the same road law and their functionality are established: system-wide, general functional and general specialized sectoral nature.