

**УДК 346.3:332.021.8**

**КОЛЛИЗИИ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ УПРАВЛЕНИЯ  
ТРАНСПОРТНЫМИ СИСТЕМАМИ В КОНТЕКСТЕ ЦИФРОВОГО  
РАЗВИТИЯ РЕГИОНА**

С.Ю. Добросоцкая  
студентка 1 курса магистратуры

ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП)

e-mail: culttonal@yandex.ru

Научный руководитель

Б.В. Мартынов

к.ф.н., доцент,

доцент кафедры «Гуманитарных дисциплин»

ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП)

Аннотация. В статье обоснована роль регионов в совершенствовании правового обеспечения управления транспортными системами в условиях цифровой экономики, освещены основные группы правовых проблем транспортного законодательства в рамках цифрового пространства. В качестве временной меры до принятия на федеральном уровне соответствующих регламентов предлагается на уровне регионов на базе образовательных платформ оперативно выработать комплексные методологические подходы к правовому обеспечению управления транспортными процессами в целях поддержания конкурентноспособности хозяйствующих субъектов на международном рынке.

Ключевые слова: управление транспортными системами, правовое обеспечение, цифровое право, цифровая экономика.

**COLLISIONS OF LEGAL SUPPORT FOR TRANSPORTATION  
MANAGEMENT SYSTEMS IN THE CONTEXT OF DIGITAL REGION  
DEVELOPMENT**

S.Y.Dobrosotskaya

Scientific adviser

B.V.Martynov

Abstract. The article substantiates the role of regions' contribution for TMS legal support development in the context of digital economy and describes the main legal problems of

transport legislation within digital filed. Regional educational platforms are suggested as the temporary tool before fixing correspondent regulations at the federal level. The platforms should operationally devise complex methodological approaches to the TMS legal support to sustain business compatibility at the international level.

Keywords: transportation management system (TMS), legal support, digital law, digital economy.

Глобализация предъявляет к национальной экономике комплекс требований, соблюдение которых является условием развития и успешной интеграции экономической деятельности России в мировые хозяйственные процессы [9]. Одним из таких условий является наличие развитой логистической инфраструктуры, которую невозможно представить в отсутствие эффективного управления транспортными системами [1]. Качество менеджмента, в свою очередь, напрямую зависит от четкости и однозначности понимания «правил игры» субъектами экономических отношений. Поэтому отлаженный механизм правового обеспечения управления транспортными системами представляется одним из фундирующих элементов прогресса в хозяйственной сфере России и её конкурентоспособности на международном рынке.

Ключевую роль во внешнеэкономическом развитии страны играют регионы. Так, одной из целей государственной политики регионального развития провозглашено «повышение конкурентоспособности экономики Российской Федерации на мировых рынках на основе сбалансированного и устойчивого социально-экономического развития субъектов Российской Федерации и муниципальных образований» [2]. При этом регионы уже осуществляют деятельность в обозначенном направлении. В частности, в отчете о реализации государственной программы Ростовской области «Экономическое развитие и инновационная экономика» за 9 месяцев 2017 года упоминается организация ряда международных мероприятий, направленных на развитие торгово-экономических, научно-технических и культурных связей со странами ближнего и дальнего зарубежья, очередные итоги ежегодного конкурса «Лучший экспортер Дона» [3]. «Социально-экономическая эффективность и адаптивность региональной системы во

многим характеризуется сегодня её активным участием в распределении и обслуживании транспортных потоков в составе международных транспортных коридоров» [4]. Таким образом, включенность региональной экономики в мировые процессы детерминирует потребность в формировании отвечающего поставленным целям правового поля уровне субъектов федерации.

Проблемы правового обеспечения управления транспортными системами на региональном уровне можно условно разделить на две группы. К первой группе относятся коллизии нормативного регулирования предусмотренных гражданским законодательством договорных конструкций, конституирующих правовое обеспечение управления транспортными системами. Ко второй – пробелы, а в ряде случаев и полное отсутствие нормативной базы для осуществления перевозки, поставки и смежных востребованных для логической деятельности процессов в условиях развития цифровой экономики.

В рамках обзора первой группы проблем следует отметить, что к основным транспортным договорам относят договоры перевозки груза, пассажира, договоры фрахтования, буксировки, транспортной экспедиции договор о подаче транспортных средств к перевозке и предъявлении груза к перевозке, договоры об организации перевозок, договоры между транспортными организациями [5]. О состоянии правового регулирования отношений внутри перечисленных конструкций можно делать выводы, основываясь на количестве вопросов к бесспорно основополагающему для логистики - договору перевозки. Среди наиболее значимых коллизий и пробелов в главе 40 ГК РФ («Перевозка») [6] выделяют следующие: отсутствие понятия «Транспорт», распространение действия норм о перевозке только на перечисленные в законе виды транспорта, неурегулированность правового статуса грузополучателя, дискуссионность по вопросу реальности договора перевозки, неопределенность момента начала и окончания правоотношений по договору перевозки, вопрос об

обязательности оформления транспортной накладной, спор о нормах законодательства, подлежащего применению к перевозкам, которые не были оформлены перевозочными документами [7]. Обилие вопросов к фундаментальным положениям о перевозке не оставляет возможности построенным на их основе нормам отличаться стройностью и эффективностью.

Однако если на основе пробельного и коллизионного действующего транспортного законодательства уже сложилась правоприменительная практика, и руководители хозяйствующих субъектов могут принимать управленческие решения, руководствуясь анализом судебной практики, позициями высших судов, то слабая адаптация транспортного законодательства к цифровой экономике является труднопреодолимой преградой на пути развития национального хозяйства.

Представляется, что в условиях становления цифровой экономики «на стыке» системы норм об управлении транспортными системами и цифрового права необходимо регламентировать следующие аспекты управления транспортными процессами:

- оплата по транспортным договорам цифровыми деньгами (с учетом разницы правового статуса цифровых денег, в частности, криптовалюты, в России и у зарубежных партнеров [8]);
- ответственность за техническую надежность программных средств, необходимых для обслуживания процесса управления транспортными системами в условиях инновационного развития [10];
- документарное обеспечение транспортных цифровых операций;
- разрешение вопроса ответственности в транспортных отношениях при использовании программных роботов.

Безусловно, основы правового регулирования транспортных отношений в условиях становления цифровой экономики формируются на федеральном уровне. Однако в целях эффективного развития регионального хозяйства, в том числе экспортной деятельности, представляется

целесообразным сформировать на уровне субъектов федерации на базе образовательных платформ экспертные группы, разрабатывающие с учетом региональной специфики общие методологические подходы и практические рекомендации в области правового обеспечения управления транспортными системами. Изложенная тактика позволит региональным хозяйствующим субъектам осуществлять диверсификацию за счет расширения и совершенствования форм экспортной деятельности до принятия федеральным законодателем соответствующих регламентов.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Мартынов Б.В., Халатян С.Г. Перспективы развития транспортной отрасли страны через призму экологической безопасности и энергоэффективности // Интеллектуальные ресурсы – региональному развитию. – 2017. – т.1. - №1-1. – С.74 – 79.
2. Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года: указ Президента РФ от 16 января 2017 г. № 13 // Собрание законодательства РФ. - 2017. - № 4, ст. 637.
3. Отчет об исполнении плана реализации государственной программы Ростовской области «Экономическое развитие и инновационная экономика» (итоги 9 месяцев 2017 года) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.donland.ru/Donland/Pages/View.aspx?pageid=124053&mid=128713&itemId=127227>
4. Мартынов Б.В., Прокопенко Е.С. Университет в региональной инновационной системе как элементе структуры системы менеджмента международного транспортного коридора // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2018. – № 2 (87) – С. 36 – 39.
5. Вайпан В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности // Право и экономика. - М.: Юстицинформ, 2012, № 6. - С. 18-42.
6. Гражданский кодекс РФ, Часть вторая от 26 января 1996 № 14-ФЗ (в действующей редакции) // Собрание законодательства РФ. - 1996. - № 5, ст. 410.
7. Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй: В 3 т. (том 2) // под ред. П.В. Крашенинникова. - Статут. - 2011.
8. Леонтьева А.В. Криптовалюты как экономический феномен в праве - новая ветвь развития или игра вне закона? // Вестник Науки и Творчества. - 2017. - № 2 (14). - С. 116-119.
9. Фокин М.С., Рязанов Н.С. Новые угрозы безопасности на транспорте. // Журнал российского права. - 2017. - № 9 (249). - С. 86 — 96.
10. Лаврова Е.А. О современных подходах к достижению социально-экономического равновесия регионов. // Ученые записки Института управления, бизнеса и права. Серия: Экономика. - 2017. - №5. - С.397-403.