

УДК 342

**РОЛЬ МУНИЦИПАЛЬНОГО ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В
МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНТЕГРАЦИИ РОССИИ:
ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ**

Добросоцкая С.Ю.
студентка 2 курса магистратуры
ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП)
«Правовое обеспечение государственного
и муниципального управления»
e-mail: culttonal@yandex.ru
Научный руководитель:
Мартынов Б.В.
к.ф.н., доцент,
доцент кафедры «Международный менеджмент»
ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП), e-mail: martynov@iubip.ru

Аннотация: В статье обозначен законодательный подход к правовому регулированию транспортных процессов на местной уровне. Обоснована актуальность правотворческого участия органов местного самоуправления в процессах международной транспортной интеграции России.

Ключевые слова: международная транспортная интеграция, органы местного самоуправления, правовое регулирование.

**THE ROLE OF MUNICIPAL LEGAL REGULATION IN THE
INTERNATIONAL TRANSPORT OF RUSSIA'S INTEGRATION: THE
PROBLEM**

Dobrosotskaya S.Y.
Second year graduate student
Southern University (IMBL)
«Legal support of public and municipal administration in the Russian
Federation»
E-mail: culttonal@yandex.ru
Scientific adviser
Martynov B.V.
Candidate of Philosophical Sciences, associate Professor
Associate Professor at the Department of
International management
Southern University (IMBL), e-mail: martynov@iubip.ru

Abstract: The article outlines a legislative approach to the legal regulation of transport processes at the local level. The relevance of the law-making participation of local governments in the processes of international transport integration of Russia is substantiated.

Keywords: international transport integration, local governments, legal regulation.

Функционирование международных транспортных коридоров как важнейших инфраструктурных осей социально-экономического развития актуализирует методологические проблемы системной пространственной интеграции России в мировые торговые процессы. Одной из серьезных правовых сложностей развития российского сегмента МТК, на наш взгляд, является отсутствие механизма сотрудничества органов местного самоуправления РФ с органами региональной и федеральной власти по вопросам включения территорий в крупные транспортные сети.

Эксперты Европейской экономической комиссии определяют, международный транспортный коридор (МТК), как часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающих на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок [1]. Таким образом, понимание МТК не ограничивается совокупностью автомобильных дорог, железнодорожных, морских и воздушных путей, машин и устройств, строений и сооружений, предназначенных для сопровождения процесса перевозки пассажиров и грузов. Оно включает в себя всю поддерживающую инфраструктуру и такие факторы внешней среды, как правовой ландшафт, социально-экономическую атмосферу, инвестиционный климат, что позволяет определять МТК как экосистему.

Из вышеизложенного следует, что развитие российского сегмента МТК – совместная задача всех игроков рынка, и эффективность решения этой задачи находится в прямой зависимости от скоординированности деятельности предпринимательского сектора, органов государственной

власти и местного самоуправления [7]. Этот тезис подтверждается и тем, что любой существующий или возводимый объект инфраструктуры международного транспортного коридора имеет пространственную дислокацию не только на территории, к примеру, Российской Федерации и Ростовской области – он неизбежно находится на территории того или иного муниципального образования. Эта прямая физическая привязка к месту придает аргументу в решении вопроса о необходимости включения в правовой статус органов местного самоуправления полномочий по способствованию процессу транспортной интеграции силу императива [8].

Между тем анализ полномочий органов местного самоуправления, закрепленных в действующем законодательстве, демонстрирует полное игнорирование описанной логики [9]. Дело в том, что несмотря на проведенную законодателем работу по конкретизации полномочий органов местного самоуправления в области организации дорожного движения, результаты которой нашли отражение в Федеральном законе от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [5], сложно не согласиться с высказанным в литературе мнением об одновременном отсутствии правовой модели сотрудничества органов местной и региональной власти в этом вопросе и запрета на такое сотрудничество – «...для осуществления взаимодействия органов публичной власти в рассматриваемой сфере нет правовых препятствий. В то же время законодательство не ориентирует эти органы на такого рода совместную деятельность» [6].

Еще одним освещаемым экспертами аспектом несогласованности местного правового регулирования транспортной сети с региональной и федеральной регламентацией является отсутствие юридических методов «подключения» сложных объектов – городских транспортно-коммуникационных коридоров (ГТТК) – к внешним более крупным транспортным структурам. Дело в том, что такие понятия о таких широко

используемых элементах планировочной структуры, как узловые районы, центральное коммуникационное ядро, обход центра, «до сих пор отсутствуют в нормативах градостроительного проектирования и, следовательно, в проектной документации» [7].

Таким образом, в условиях необходимости совместной скоординированной работы всех заинтересованных субъектов для эффективного развития российского сегмента международных транспортных коридоров муниципалитеты остаются своеобразными «правовыми анклавами» [8]. Данное обстоятельство препятствует достижению интеграционных целей, описанных в федеральной [9] и региональной [10] транспортной стратегии до 2030 года, и ее решение не может ограничиться принятием новых нормативных правовых актов. В данном случае представляется необходимым проведение серьезной юридико-аналитической работы экспертами – представителями местной власти и органов управления субъектов РФ с последующей выработкой оптимальной модели межуровневого взаимодействия с учетом региональной и местной социально-экономической и инфраструктурной специфики и интеграционных задач [11].

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Transport. Introduction // URL: <http://www.unece.org/trans/welcome.html> (дата обращения: 15.04.2019).
2. Добросоцкая С.Ю., Мартынов Б.В. Актуальные проблемы правового обеспечения управления транспортными системами в контексте диджитализации региональной экономики // Вестник экономики, права и социологии. – 2018. – № 2. – С. 75-78.
3. Мартынов Б.В. Формирование правосознания как метод аттракции самоактуализационных форм деятельности // Методология юридической науки: состояние проблемы, перспективы [сборник статей]. М-во образования и науки Российской Федерации, Московский гос. ун-т им. М. В. Ломоносова, Ассоц. юридических вузов, Ин-т упр. бизнеса и права; [отв. ред. Марченко М. Н.]. – Москва. – 2008. – С. 41–49.
4. Добросоцкая С.Ю. Коллизии правового обеспечения управления транспортными системами в контексте цифрового развития региона // Интеллектуальные ресурсы – региональному развитию. – 2018. – № 1. – С. 77–81.
5. Федеральный закон № 443-ФЗ от 29.12.2017 «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. –2018, 01 янв. – №1 (Часть I).

6. Андреев С.В. Новые возможности для взаимодействия органов публичной власти в сфере организации перевозок пассажиров по автомобильным дорогам общего пользования // Конституционное и муниципальное право. – 2019. – № 1. – С. 52 – 55.
7. Петрович М. Л. Развитие транспортно-коммуникационного каркаса территорий - задача для нового поколения генпланов / М. Л. Петрович [и др.] // Вестник «Зодчий 21 век». – 2013. – № 1. – С. 82-85.
8. Добросоцкая С.Ю., Мартынов Б.В. Правовые проблемы уберизации городской логистики // Интеллектуальные ресурсы - региональному развитию. – 2018. – Т. 4, № 1. – С. 47-52.
9. Распоряжение Правительства РФ № 1734-р от 22.11.2008 «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2008, 15 дек. – № 50.
10. Постановление Правительства РО № 52 от 13.10.2011 «Об утверждении Стратегии развития транспортного комплекса Ростовской области до 2030 года» // СПС КонсультантПлюс.
11. Добросоцкая С.Ю., Мартынов Б.В. Организационно-правовой аспект маркетинга коммерциализации научно-образовательной деятельности на примере межвузовской научно-образовательной платформы для исследования проблем управления транспортными системами и подготовки специалистов // Вестник Института экономики и управления Новгородского государственного университета им. Ярослава Мудрого. – 2018. – № 2 (27). – С. 23 – 29.
12. Мартынов Б.В., Коханова В.С. Особенности финансового администрирования трансевразийских транспортных коридоров как фактора безопасности региональной экосистемы // Интеллектуальные ресурсы - региональному развитию. – 2018. – Т. 4, № -1. – С. 27-31.