

УДК 347.463

**МЕХАНИЗМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ  
ПЕРЕВОЗОК**

Мусаев Э. Р.

курс 1, группа ЮМЗЧ102

ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП)

musaev\_05@gmail.ua

**Аннотация:** В статье исследуются механизмы правового регулирования в сфере перевозок, а также современное состояние нормативно-правового воздействия на сферу перевозок.

**Ключевые слова:** правовое регулирование, механизмы правового регулирования, перевозки, перевозки грузов, договор перевозки, нормативно-правовое регулирование.

**MECHANISMS OF LEGAL REGULATION IN THE FIELD OF  
TRANSPORTATION**

Musaev E.R.

course 1, group UMZCH102

Institute of Management, Business and Law

musaev\_05@gmail.ua

**Abstract:** The article examines the mechanisms of legal regulation in the field of transportation, as well as the current state of regulatory impact on the transportation sector.

**Keywords:** legal regulation, mechanisms of legal regulation, transportation, transportation of goods, contract of transportation, legal regulation.

На сегодняшний день современные условия в сфере перевозок выдвигают на передний план необходимость обеспечения действенной системы государственного регулирования деятельности в сфере перевозок, поскольку данная сфера является стратегически важной как с экономической, так и с социальной точки зрения. Именно поэтому важно исследовать ключевые механизмы правового регулирования в сфере перевозок.

Как отмечают в своем исследовании Т.А. Скворцова, А.С. Боловинова, М.С. Самокиш, К. Ю. Фарион «в Транспортной стратегии Российской Федерации на период 2020 г. подчеркивается, что состояние и развитие транспорта имеют для Российской Федерации исключительное значение. Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических целей. Транспорт — не только отрасль, перемещающая грузы и людей, а, в первую очередь, межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования» [1, с. 181].

Также данная стратегия выделяет совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы повышения качества транспортных услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими развития механизмов государственно-частного партнерства, предусматривающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов в области транспорта [2].

Однако в ходе исследования мы сталкиваемся с вопросом, о каком именно направлении идет речь, касательно определения правового регулирования в сфере перевозок, и в данном вопросе мы приходим, к тому, что необходимо рассматривать правовое регулирование как целостную систему в сфере перевозок, включая морской, внутренний водный, автомобильный, железнодорожный, воздушный транспорт, а также пассажирские перевозки.

Касательно законодательного регулирования, о таком целостном подходе, следует сказать о государственном регулировании рынка транспортных услуг, которое осуществляется по ряду направлений: с

помощью правового регулирования нормативно-правовых актов различного уровня; с помощью лицензирования и иного разрешительного регулирования; с помощью уведомительного порядка начала осуществления предпринимательской деятельности (в том или ином направлении транспортных услуг).

Так или иначе, речь идет о законодательном регулировании, которое осуществляется в соответствии с положениями статьи 2 Федерального закона № 99-ФЗ от 04.05.2011 «О лицензировании отдельных видов деятельности» «лицензирование отдельных видов деятельности осуществляется в целях предотвращения ущерба правам, законным интересам, жизни или здоровью граждан, окружающей среде, объектам культурного наследия (памятникам истории и культуры) народов Российской Федерации, обороне и безопасности государства, возможность нанесения которого связана с осуществлением юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями отдельных видов деятельности» [3]. В связи с этим на транспорте лицензированию подлежат только те виды деятельности, которые представляют потенциальную опасность причинения вреда. Данный законодательный акт, согласно статье 12 определяет перечень лицензируемых видов деятельности, в том числе и на транспорте, которые включает в себя различного рода направления.

Говоря о перевозках в сфере пассажирского транспорта, то данный вопрос регулирует Федеральный закон от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации», он определяет компетенцию федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области организации перевозок по межрегиональным, межмуниципальным и муниципальным маршрутам. Исходя из положений этого Федерального закона в первом из указанных случаев перевозка в пригородном сообщении

будет осуществляться по муниципальным маршрутам, устанавливаемым органами местного самоуправления, во втором случае – по межмуниципальным маршрутам, устанавливаемым органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, в третьем случае – уполномоченным федеральным органом исполнительной власти (за исключением смежных межрегиональных маршрутов). Морские и воздушные перевозки в законодательстве не классифицируются по видам сообщения внутри страны [4].

В целом в сфере правового регулирования перевозок, как отмечает, П.В. Буйненко, усматривается некая проблематика, основной проблемой, препятствующей функциональной деятельности в сфере перевозок, является несогласованность регуляторных механизмов в части установления потребных объемных и качественных параметров транспортного заказа и определения источников и размеров его финансового обеспечения в части установленных тарифов и субсидий.

Как отмечает автор, в чем мы полностью с ним согласны, данную проблему решает переход к заключению долгосрочных договоров об организации регулярного пассажирского железнодорожного сообщения (организационные договоры), предусмотренный в законопроекте «Об организации регулярного железнодорожного пассажирского сообщения и внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации». Принятие законопроекта будет способствовать более эффективному достижению целей, повышению гарантированности и качества транспортного обслуживания населения, созданию условий для развития и модернизации железнодорожной отрасли в сегменте пассажирских перевозок. Существующее формальное разграничение полномочий между органами власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, нынешний подход в формированию законодательства по отраслевому признаку (рассмотрение всех видов перевозок по признаку вида транспорта) вместо подхода, ставящего во главу

приоритет потребителя на всём протяжении оказания транспортной услуги от конечного до начального пунктов пассажирской корреспонденции, не решает проблем дезинтеграции транспортных систем территорий, несбалансированности планирования и финансирования отдельных элементов транспортных систем, что в конечном итоге приводит к разбалансированности рассматриваемого сектора экономики, возникновению несправедливой конкуренции, снижению качества и безопасности оказываемых транспортных услуг, негативным последствиям воздействия нерегулируемой автомобилизации на развитие экономики, общества и состояния окружающей среды [5, с. 105].

Как отмечает И.Г. Акперов и Н.В. Брюханов «актуальность реализации инфраструктурных проектов в сфере транспорта основана не просто на их логистической значимости, а на их социально-экономическом содержании. Реализация крупных транспортных инфраструктурных проектов в регионе позволяет увеличивать создаваемый региональный продукт, приносить иные выгоды социально-экономического характера, выражающиеся в повышении уровня и качества жизни населения, его территориальной мобильности, расширении социальных взаимодействий» [6, с. 14].

Однако, с нашей субъективной точки зрения, данного рода положительные тенденции развития, будут являться не столь эффективными без правильного построения и функционирования механизма правового регулирования.

Говоря о развитии транспортной сферы на следующие десятилетие, следует обратиться к исследованию Б.В. Мартынова, который отмечает, что согласно транспортной стратегии РФ на период до 2030 года, одним из системных факторов, определяющих развитие всей экономики, является возрастание человеческого капитала и инновационный путь развития, которые в первую очередь должны отражаться в логистике и транспортных коммуникациях, как необходимых условиях территориальной целостности, единства социально-экономического пространства, интеграции в мировую

экономическую систему, как отмечает автор, такое развитие возможно лишь в условиях функционирования социально-экономического порядка [7, с. 78], которые достигается по средствам правового регулирования.

Однако важно отметить, что на сегодняшний день сложившиеся механизмы правового регулирования в сфере перевозок, не до конца эффективны, следует привести в пример, что в Российской Федерации отсутствует система государственной поддержки инновационной деятельности на транспорте. В целом, законодательством Российской Федерации закреплены правовые основы государственной поддержки инноваций в любых сферах деятельности. В соответствии со ст. 16.1 Федерального закона № 127-ФЗ от 23.08.1996 «О науке и государственной научно-технической политике» «государство оказывает поддержку инновационной деятельности в целях модернизации российской экономики, обеспечения конкурентоспособности отечественных товаров, работ и услуг на российском и мировом рынках, улучшения качества жизни населения» [8].

Но как отмечают в литературе, на транспорте особые механизмы поддержки инноваций действующим законодательством не предусмотрены. Именно поэтому, нами предлагается принятие нормативно-правового акта, предусматривающего механизмы государственной поддержки инновационной деятельности на транспорте.

Стоит отметить, что существуют отдельные нормы права и нормативно-правовые акты в сфере транспорта, но на сегодняшний день они не составляют целостной системы. Именно поэтому принятие комплексного нормативно-правового акта, будет весьма целесообразно, который объединит в себе все ранее действующие нормативно-правовые акты и нормы права в сфере транспорта. Такой подход поспособствует развитию общественных и транспортных отношений, а также укрепит механизм правового регулирования в сфере перевозок и положительным образом отразится на развитии сферы транспорта в государстве.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Скворцова Т.А., Боловинова А.С., Самокиш М.С., Фарион К.Ю. Государственное регулирование предпринимательской деятельности в сфере оказания транспортных услуг // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). – 2016. – № 4 (56). – С. 180-186.
2. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2020 г.: [Электронный ресурс]: Приказ Минтранса РФ № 45 от 12.05.2005 // Доступ из правовой системы «КонсультантПлюс».
3. О лицензировании отдельных видов деятельности: [Электронный ресурс]: Федеральный закон № 99-ФЗ от 04.05.2011 (ред. от 13.07.2015, с изм. от 30.12.2015) // Доступ из правовой системы «КонсультантПлюс».
4. Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации: [Электронный ресурс]: Федеральный закон № 220-ФЗ от 13.06.2015 // Доступ из правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Буйненко П.В. Законодательное регулирование пассажирскими перевозками в структуре управления транспорта российской федерации // Скиф. Вопросы студенческой науки. – 2019. – № 7 (35). – С. 103-106.
6. Акперов И.Г., Брюханова Н.В. Развитие международных связей на основе реализации крупных инфраструктурных проектов // Интеллектуальные ресурсы – региональному развитию. – 2017. – Т. 3, № 2. – С. 11-20.
7. Мартынов Б.В. Международный транспортный коридор как кросс-культурная образовательная платформа // Интеллектуальные ресурсы – региональному развитию. – 2017. – Т. 3, № 2. – С. 77-83.
8. О науке и государственной научно-технической политике: [Электронный ресурс]: Федеральный закон № 127-ФЗ от 23.08.1996 (ред. от 13.07.2015) // Доступ из правовой системы «КонсультантПлюс».