

ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 347.463

ПРАВОВОЙ СТАТУС СУБЪЕКТОВ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Щарихин Андрей Владимирович, магистрант, направление подготовки 40.04.01 Юриспруденция, Оренбургский институт (филиал) Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), Оренбург
e-mail: 9212sharihin@gmail.com

Научный руководитель: **Ефимцева Татьяна Владимировна**, доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой предпринимательского и природоресурсного права, Оренбургский институт (филиал) Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), Оренбург
e-mail: tve-26@mail.ru

***Аннотация.** Субъекты предпринимательской деятельности в сфере перевозок грузов автомобильным транспортом в РФ имеют определенный правовой статус. Целью данного исследования является более детальное изучение этого статуса, а также его актуальности. Методы исследования включают анализ законодательных актов, правовых практик и судебной практики в данной области. Результаты исследования позволяют выявить особенности правового статуса субъектов предпринимательской деятельности в сфере перевозок грузов автомобильным транспортом в РФ. Научная новизна состоит в систематизации и анализе существующего правового положения, а также выявлении его проблемных аспектов. Практическая значимость данного исследования заключается в предоставлении рекомендаций по улучшению правового регулирования деятельности субъектов данной сферы.*

***Ключевые слова:** транспорт, автомобильный транспорт, транспортная система, транспортная логистика, транспортные услуги, субъекты предпринимательской деятельности, перевозка грузов, государственный контроль (надзор), саморегулирование.*

***Для цитирования:** Щарихин А. В. Правовой статус субъектов предпринимательской деятельности в сфере перевозок грузов автомобильным транспортом в Российской Федерации // Шаг в науку. – 2024. – № 4. – С. 105–108.*

LEGAL STATUS OF BUSINESS ENTITIES IN THE FIELD OF CARGO TRANSPORTATION BY ROAD IN THE RUSSIAN FEDERATION

Sharikhin Andrey Vladimirovich, postgraduate student, training program 40.04.01 Jurisprudence, Orenburg Institute (branch) of Moscow State Law University named after O. E. Kutafin (MSAL), Orenburg
e-mail: 9212sharihin@gmail.com

Research advisor: **Efimtseva Tatyana Vladimirovna**, Doctor of Law, Associate Professor, Head of the Department of Business and Natural Resource Law, Orenburg Institute (branch) of Moscow State Law University named after O. E. Kutafin (MSAL), Orenburg
e-mail: tve-26@mail.ru

***Abstract.** Business entities in the field of cargo transportation by road in the Russian Federation have a certain legal status. The purpose of this study is to study this status in more detail, as well as its relevance. Research methods include*

analysis of legislative acts, legal practices and judicial practice in this area. The results of the study make it possible to identify the peculiarities of the legal status of business entities in the field of cargo transportation by road in the Russian Federation. Scientific novelty lies in the systematization and analysis of the existing legal situation, as well as the identification of its problematic aspects. The practical significance of this study lies in providing recommendations for improving the legal regulation of the activities of subjects in this area.

Key words: *transport, road transport, transport system, transport logistics, transport services, business entities, cargo transportation, state control (supervision), self-regulation.*

Cite as: Sharikhin, A. V. (2024) [Legal status of business entities in the field of cargo transportation by road in the Russian Federation]. *Shag v nauku* [Step into science]. Vol. 4, pp. 105–108.

В соответствии с законодательством Российской Федерации, договором считается соглашение между двумя или более сторонами по вопросам установления, изменения или прекращения гражданских прав и обязанностей. Это определение применимо ко всем видам договоров, включая договор перевозки грузов.

Для лучшего понимания сути вопроса следует отметить, что перед каждой транспортировкой товаров всегда есть согласование основных условий перевозки. Основной целью этого согласования является наиболее эффективное и экономичное использование транспортных средств, отвечающих потребностям рынка.

Стоит отметить, что в период административно-хозяйственной экономики координация и планирование перевозок осуществлялись централизованно в соответствии с нормативными документами. В настоящее время планирование перевозок, как правило, является технико-экономическим. Это объясняется тем, что рынок сам определяет потребность в определенной услуге, а техническая составляющая основана на применении информационно-коммуникативных технологий.

В зависимости от объекта транспортной перевозки соответствующие договоры разделяются на договоры перевозки грузов, пассажиров, животных или багажа. Существуют следующие типы транспорта: железнодорожные перевозки, перевозка водным транспортом, воздушный транспорт, морские перевозки и автомобильные перевозки. Основные положения в области перевозок в России регулируются Гражданским кодексом Российской Федерации (ГК РФ).

Однако ГК РФ не является единственным источником норм права в данной сфере. К числу таких актов также относятся Воздушный кодекс РФ, Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации, Закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа», Кодекс торгового мореплавания РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ и другие [6].

Вопросы устойчивого функционирования государства связаны с хорошо функционирующей, развитой и устойчивой транспортной системой. Именно транспорт определяет наполнение рынка товарами, удовлетворение потребностей населения и производителей,

сбыт произведенной продукции, внешнеэкономическую деятельность и национальную безопасность [2].

В ряде российских концептуальных документов уделяется внимание развитию транспортной системы. За последнее десятилетие была создана определенная нормативно-правовая база. В разные периоды Правительством Российской Федерации принимались такие документы, как Распоряжение от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «О транспортной стратегии Российской Федерации» [5] и Постановление от 20 декабря 2017 г. № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» [5]. Однако транспортная логистика в этих документах либо не рассматривается вообще, либо упоминается в самом общем виде.

В целях улучшения делового климата на транспорте и противодействия угрозам экономической безопасности Указом Президента «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации» (31 декабря 2015 г. № 683) [1] предусмотрено формирование единого транспортного пространства на базе о сбалансированном опережающем развитии эффективной транспортной инфраструктуры, росте транспортной связности России, создании транспортных коридоров, мультимодальных транспортно-логистических узлов, увеличении объемов и качества дорожного строительства.

В связи с исполнением данного документа Правительство Российской Федерации приняло Постановление от 30 сентября 2018 г. № 2101-р «Об утверждении Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» и заявило о реализации федерального проекта «Транспортно-логистические центры» [1]. В настоящее время создание транспортно-логистических центров находится на стадии проектной документации, а созданные центры слабо загружены.

Для активизации их деятельности в условиях развития транспортной логистики необходимо сформировать мероприятия организационно-правового характера (инвентаризация транспортно-логистических центров, анализ их деятельности на выявление причин низкого спроса, разработка схемы оптимизации

поставок товаров на внутренний и международный рынки для минимизации финансовых и временных затрат грузовладельца и получателя груза и т. д.). Эти меры могут увеличить потенциальные темпы роста российской экономики и повысить благосостояние, обеспечивая здоровую, надежную экономическую, социальную и экологическую основу для нынешнего и будущих поколений [2].

При реализации этих мер транспортную логистику следует рассматривать как сложное экономико-правовое явление, правовой институт и вид предпринимательской деятельности.

Отношения, возникающие в транспортной логистике, обоснованы заключением самостоятельных гражданско-правовых договоров на оказание логистических услуг, определенных в системе транспортных обязательств. Предлагаются изменения и дополнения в действующие федеральные законы, а также принятие новых подзаконных актов, обеспечивающих эффективное регулирование данных отношений [7].

Существенно, что в соответствии с Федеральным законом «О саморегулируемых организациях» саморегулируемые организации подлежат государственному надзору со стороны уполномоченных федеральных органов исполнительной власти. Порядок осуществления надзора определен Федеральным законом от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в процессе государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» [2].

Таким образом, сфера транспортной логистики выведена из-под прямого государственного контроля. Противоположный подход наблюдается в зарубежном правовом порядке. Например, в ряде стран (США, Канада, Китай и Индия) действуют строгие правила экспедирования и аналогичной деятельности, включая специальные лицензии. В США на внутреннюю и внешнюю логистику выдаются отдельные разрешения. Некоторые европейские страны (Германия, Франция) также имеют лицензии. В других странах компании сами регулируют свою деятельность через общественные организации (ассоциации). Членство добровольное, но участие престижно и дает некоторые преимущества при ведении такого бизнеса. Большинство крупных компаний, которым необходимо перевезти груз, обратятся к компаниям, состоящим в этих ассоциациях [4].

Использование международного опыта в национальном законодательстве позволяет применить эти процедуры и в российском законодательстве. Однако при недостаточной конкуренции на рынке логистических услуг предпринимателям приходится выбирать те формы государственного присутствия, которые будут наиболее эффективными и полезными для их дея-

тельности с учетом государственных и общественных интересов в целом. В России саморегулируемые организации создаются как общероссийские и региональные объединения на основе добровольного членства. Они создаются для представления и защиты совместных интересов, достижения общественно полезных и иных целей, не противоречащих закону и имеющих некоммерческий характер [3].

В большинстве регионов России при ТПП созданы отдельные комитеты с разными названиями, но функции у них одинаковые (транспортно-логистические, транспортно-экспедиторские). В состав этих комитетов входят предприниматели, для которых данная деятельность является основной и приоритетной. Различия в названиях структур не принципиальны. Они скорее указывают на то, что сами предприниматели не совсем четко понимают разницу между этими видами деятельности [8].

Четкого разграничения между транспортно-экспедиторской и логистической деятельностью в особенностях организаций, позиционирующих себя как логистические компании, не проводится. В большинстве случаев предметом их деятельности и предлагаемых услуг является транспортно-экспедиторская и логистическая деятельность [2].

Следовательно, клиенты сами решают, какую услугу (под каким названием) они хотят получить. Широкая специализация транспортных организаций объясняется стремлением развиваться в различных сферах, получая максимально возможную прибыль. Более того, поскольку ни транспортно-экспедиторская, ни логистическая деятельность не требуют особых условий для своего осуществления, транспортные компании, занимающиеся перевозкой грузов, готовы выполнять эти дополнительные работы [9].

Итак, в заключение можно сделать следующие выводы. Современное экономическое развитие предполагает рассмотрение транспортной логистики как экономической категории и правового института. Такой подход позволяет назвать организационно-правовые аспекты транспортной логистики, являющиеся факторами ее устойчивого развития. Организационные факторы – это государственный контроль над организациями, занимающимися логистикой. Среди правовых мер предлагаются дополнения к действующим федеральным законам, в том числе изменения в отдельные разделы Гражданского кодекса РФ, посвященные транспортным договорам. Совершенствование правового посредничества транспортной логистики должно продолжаться, поскольку оно приобретает все большее значение для развития национальной экономики и обеспечения ее конкурентоспособности на внутреннем и международном рынках.

Литература

1. Ананьева А. А. О юридической конструкции договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении // Юридический мир. – 2016. – № 3. – С. 51–54.
2. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. – М.: Статут, 2011. – Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – 910 с.
3. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (2-й завод). – М., 2014. – С. 98.
4. Витрянский В. В. Договор перевозки. – М., 2001. – 526 с.
5. Герасимов О. А. Частноправовые средства обеспечения эффективности правового регулирования предпринимательства на транспорте // Право и экономика. – 2019. – № 2 (372). – С. 63–67.
6. Камышанский В. П., Дудченко А. В. Меры гражданско-правовой ответственности по договору перевозки грузов и пассажиров // Закон и право. – 2015. – № 11. – С. 80–82.
7. Камышанский В. П., Федорова В. Г., Карнушин В. Е. Сущность обязанностей грузополучателя по договору перевозки груза // Гуманитарные исследования. – 2015. – № 4. – С. 259–264.
8. Карнушин В. Е. Проблемы правового регулирования договора перевозки железнодорожным транспортом в условиях современного развития общества // Транспортное право. – 2016. – № 1. – С. 10–12.
9. Ланина И. Трехсторонний договор. Учет по договору лизинга у продавца // Лизинг. – 2017. – № 2. – С. 20–26.

Статья поступила в редакцию: 06.05.2024; принята в печать: 27.09.2024.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.