

УДК 346.3:332.021.8

Актуальные проблемы правового обеспечения управления транспортными системами в контексте диджитализации региональной экономики**Добrosoцкая С.Ю.**Магистрант Южного Университета
(Институт Управления, Бизнеса и Права) (Ростов-на-Дону)**Мартынов Б.В.**Кандидат философских наук,
доцент кафедры гуманитарных дисциплин Южного Университета
(Институт Управления, Бизнеса и Права) (Ростов-на-Дону)

Эффективным комплексным решением правовых проблем транспортного законодательства, по мнению авторов, является создание электронной логистической площадки на базе технологии блокчейн. Разработка указанного ресурса и исследование правовых, технических и экономических возможностей его внедрения на уровне региона в настоящее время может осуществляться на базе образовательных платформ экспертными группами в составе специалистов логистических компаний, преподавателей и студентов высших учебных заведений.

Ключевые слова: управление транспортными системами, транспортное законодательство, правовое обеспечение, цифровое право, диджитализация экономики.

Позиции России на международном экономическом рынке напрямую коррелируют с уровнем адаптации национального хозяйства к новым факторам и требованиям, продуцируемым глобализационными процессами. К числу таких требований следует отнести необходимость повышения эффективности управления транспортными системами [1]. Выполнение этой задачи не представляется возможным в условиях непрозрачности правового регулирования логистических процессов. Перечисленные обстоятельства детерминируют запрос российской экономики на формирование действенного и отвечающего инновационным потребностям хозяйствующих субъектов механизма правового обеспечения управления транспортными системами.

Внешнеэкономическое развитие страны во многом обусловлено прогрессом каждого отдельного субъекта Федерации. Так, Указом Президента РФ одним из приоритетных направлений государственной политики развития регионов провозглашено

«повышение конкурентоспособности экономики РФ на мировых рынках на основе сбалансированного и устойчивого социально-экономического развития субъектов РФ и муниципальных образований» [2].

Проблемы правового обеспечения управления транспортными системами на региональном уровне можно условно разделить на две группы: «доцифровые» и современные.

В рамках обзора «доцифровых» проблем важно отметить наиболее значимые недостатки гл. 40 ГК РФ [3]: отсутствие понятия «транспорт», неопределенность правового статуса грузополучателя; распространение действия норм о перевозке только на перечисленные в законе виды транспорта; неопределенность момента начала и окончания правоотношений по договору перевозки; дискуссионность вопроса о реальности договора перевозки; вопрос о необходимости оформления транспортной накладной; спор о нормах законодательства, подлежащего применению к перевозкам, которые не оформлены

документарно [4]. Несовершенство нормативного обеспечения основополагающего для управления транспортными системами договора исключает возможность формирования механизма эффективного правового регулирования логистических процессов.

Представляется, что в условиях диджитализации экономики в целях устранения современных проблем транспортного законодательства модернизация логистического законодательства должна включать правовую регламентацию следующих аспектов 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 [5]); документарное обеспечение транспортных цифровых операций; ответственность за техническую надежность программных средств, необходимых для обслуживания процесса управления транспортными системами в условиях инновационного развития [6].

В поисках пути решения обозначенных «доцифровых» и современных проблем необходимо определиться с общим методологическим подходом. В данном контексте представляется целесообразным выделить дедуктивный и индуктивный способы преодоления коллизий и пробелов законодательства об управлении транспортными системами.

Первый метод предполагает детальное исследование каждой правовой проблемы во всех ее аспектах и выбор наиболее эффективных точечных решений с целью оптимизации общей правовой картины. Для его апробирования обратимся к вопросу неопределенности правового статуса грузополучателя. Избрание данного вопроса не случайно, а обусловлено тем, что указанная правовая коллизия детерминирует основную проблематику договора перевозки – «большинство авторов... полагает, что выяснение правовой природы договора перевозки грузов сводится к выяснению правового положения грузополучателя в договоре» [7]. Суть вопроса сводится к тому, что договор перевозки заключается между грузоотправителем и перевозчиком. Грузополучатель не является стороной контракта, но договор фактически заключается в отношении данного лица. Грузополучателя и грузоотправителя обычно связывает только договор купли-продажи, который может не соответствовать условиям соглашения о перевозке. Поэтому на практике возникает множество споров о том, нормами какого договора должен руководствоваться грузополучатель в рамках этой правовой конструкции, в каких случаях и за что он несет ответственность и т.д. Так, проблематика правового статуса грузополучателя выходит далеко за пределы непосредственно норм о перевозке и требует комплексных правовых решений на «срезе» норм о перевозке и купле-продаже.

Анализируя способы разрешения проблематики правового статуса грузополучателя с учетом потребности субъектов транспортных отношений в простоте и прозрачности «правил игры», рассмотрим возможность симплификации сделки о перевозке. Поскольку фигура грузополучателя является коллизионной уже на уровне своей правовой природы, логично исследовать последствия её исключения или замены. Итак, современная конструкция правоотношений, связанных с перевозкой груза, предполагает сочетание непосредственно договора о перевозке и договора купли-продажи, сторонами которого являются грузоотправитель и грузополучатель по договору перевозки. Симплификация представляет собой стагнацию этой сложной схемы в линейную: заключение договора купли-продажи между продавцом и перевозчиком груза и параллельно – предварительного договора поставки товара между перевозчиком и получателем груза. Для передачи груза перевозчик и получатель груза заключают договор поставки. Предложенная линейная конструкция снимает проблематику правового статуса грузополучателя путем исключения самой фигуры грузополучателя, ее замены на покупателя. На первый взгляд в процессе реализации предложенной схемы риски перевозчика возрастают, поскольку он на время становится собственником груза, в чём он не заинтересован. Но сложившаяся практика свидетельствует о том, что по действующему договору перевозки перевозчик фактически несет аналогичные риски. Описанная схема решает проблему правового статуса грузополучателя, но является утопичной с точки зрения бухгалтерского учета и налогообложения, в связи с чем её реализация не представляется возможной.

Использование индуктивного метода преодоления обозначенного правового кризиса предполагает сопоставление всего комплекса проблем транспортного законодательства и факторов формирующейся социально-экономической среды как средств для их преодоления. К числу основных обстоятельств, к которым необходимо адаптировать транспортное законодательство, можно отнести процесс диджитализации, обусловленный глобализацией запрос на проработку организации мультимодальных и транзитных перевозок. Указанные обстоятельства предлагается рассматривать не только как процессы, требующие нормативного регулирования, но и в качестве ресурса для решения правовых проблем. Для демонстрации возможностей индуктивного метода обратимся к одной из ключевых проблем мультимодальной перевозки – определению правового статуса субъекта, осуществляющего перевозку груза. В отличие от классического перевозчика «в одном лице», в мультимодальной перевозке предполагается, что задействованных в качестве перевозчиков юридических лиц будет несколько. В связи с

этим вопрос о субъектном составе договора становится дискуссионным. Одни авторы настаивают на концепции множественности лиц на стороне перевозчика – каждый перевозчик в цепочке выступает от имени всех остальных. Другие, указывая на невозможность заключения договора от имени лиц, «не ведающих о его заключении» [8], предлагают двухступенчатую схему оформления сделки: заключение договоров между грузоотправителем и оператором перевозки и между оператором и остальными «соперевозчиками» соответственно [9]. Таким образом, перечисленные подходы вновь характеризуются сложностью, непрозрачностью и правовой непроходимостью.

Представляется, что комплексное решение следует искать в инновационных технологиях. Одной из таких является блокчейн и формирующаяся вокруг неё экосистема. Разработанная для операций с криптовалютой технология предполагает создание последовательности информационных блоков, содержащих информацию, и может быть использована в целях проведения различных финансовых операций и сделок с высокой скоростью и надежностью.

Несмотря на то что применение блокчейн в России в настоящее время затруднено отсутствием правового регулирования технологии и единства официальной позиции относительно её правового статуса, создание на базе данной технологии электронного логистического ресурса позволит пользователям – всем субъектам смешанного договора (перевозки и купли-продажи/поставки) в режиме реального времени заключать многостороннюю сделку в виде единого документа и контролировать исполнение контракта на всех стадиях. Целесообразным представляется предусмотреть в рамках такого ресурса возможность проведения электронного аукциона для перевозчиков. В этом случае правовая конструкция сделки будет выглядеть следующим образом: отправитель и получатель груза согласовывают условия многостороннего договора перевозки и публикуют в рамках электронного ресурса информацию о проведении аукциона, потенциальные перевозчики могут ознакомиться с условиями и заявить о своём участии в аукционе на перевозку в пределах определенного участка пути, электронный ресурс по согласованным грузоотправителем и грузополучателем параметрам формирует наиболее оптимальный набор предложений и направляет на утверждение всем субъектам договора.

Электронный ресурс, смоделированный по описанному принципу, будет обладать рядом очевидных преимуществ: обеспечение прозрачности сделки, ее онлайн-контроль всеми субъектами договора на всех стадиях процесса исполнения контракта; согласованность условий в рамках одного договора; определение момента начала и окончания правоотношений по договору и урегулирование правового

статуса получателя груза (права и обязанности грузополучателя-покупателя будут содержаться в едином согласованном им документе); единство форм перевозочных документов, адаптированных получателем и перевозчиком груза для целей конкретной сделки, и их дифференциация с учетом специфики каждого отдельного этапа перевозки; вопрос о правовой квалификации перевозки, не оформленной перевозочными документами, снимает детальная фиксация всех этапов заключения и исполнения договора в рамках электронного ресурса и документирование «каждого движения» каждого субъекта сделки; предотвращение потери документов, подделки времени их подписания; оптимизация издержек за счет «вывода за скобки» оператора перевозки и заключения сделки на конкурсной основе; доступность информации о заказах для потенциальных перевозчиков обеспечит равные возможности для участия в «перевозочных аукционах» для широкого круга хозяйствующих субъектов; ускорение процесса согласования и исполнения договора; значительное расширение вариантов оплаты по сделке за счёт широкого ассортимента финансовых инструментов, предлагаемых разработанной для операций с криптовалютой технологии блокчейн. В настоящее время введение описанного электронного ресурса представляется затруднительным в связи с правовой проблематикой технологии блокчейн и низким уровнем технологического обеспечения большинства хозяйствующих субъектов. Но масштабность преимуществ описанной модели электронного ресурса и количество решаемых с его помощью проблем правового обеспечения управления транспортными системами позволяет сделать следующие выводы. Во-первых, для преодоления комплексного кризиса правовых норм в сфере транспортного законодательства метод «от возможностей инновационной среды – к узким правовым проблемам» более эффективен, нежели точечный – дедуктивный. Во-вторых, индуктивная методология в контексте разрешения коллизий транспортного законодательства наглядно демонстрирует стратегию поиска комплексного решения правовых проблем в формирующейся инновационной среде как детерминанту коэволюции социально-экономических и правовых процессов.

В условиях стремительного смещения аксиологии предпринимательского сегмента в пространство социально-экономических отношений, не урегулированных нормами права, перед юристами стоит несвойственная для консервативной профессии творческая задача разработки универсальных методик и алгоритмов деятельности посредством широкого использования аналогии права. Для целей решения проблем правового обеспечения управления транспортными системами в контексте диджитализации региональной экономики представляется целесо-

образным осуществление межрегионального сотрудничества по вопросу выработки методических рекомендаций по взаимодействию представителей предпринимательского сообщества в неурегулированных на законодательном уровне областях инноваций в логистике и смежных сферах. Оптимальной формой такого сотрудничества видится совместная деятельность юристов транспортных компаний и представителей образовательной среды на базе ведущих транспортных вузов в рамках тематических общественных организаций.

Деятельность экспертных сообществ по подготовке хозяйствующих субъектов региона к переходу на инновационные пути решения правовых проблем транспортного законодательства поможет России занять выгодные позиции на мировом рынке. Сотрудничество практических и академических работников на базе образовательной платформы по вопросам оперативного поиска комплексных правовых решений в области правового регулирования управления транспортными системами обеспечит конкурентное преимущество региональным транспортным компаниям на российском и международном рынке.

Литература:

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. Указ Президента РФ от 16 января 2017 г. № 13 «Об утверждении Основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года». – URL: <http://constitution.garant.ru/act/federative/71587690/>
3. Гражданский кодекс РФ, Часть вторая от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ (в действующей редакции) // СЗ РФ. – 1996. – № 5. – Ст. 411.
4. Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй: В 3 т. (том 2) // Под ред. П.В. Крашенинникова. – М.: Статут, 2011. – 574 с.
5. 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.
6. Фокин М.С., Рязанов Н.С. Новые угрозы безопасности на транспорте // Журнал российского права. – 2017. – № 9 (249). – С. 86-96.
7. Довгополов А.А., Романова Ю.А. Договор железнодорожной перевозки грузов: правовая природа, заключение и субъектный состав // Транспортное право. – 2007. – № 1. – С. 30-37.
8. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: Статут, 2011. – 910 с.
9. Бутакова Н.А. Конструкция договора мультимодальной перевозки // Юрист. – 2014. – № 22. – С. 38-42.

Current Problems of Legal Support of Transport Management in the Context of Regional Economy Digitalization

S. Yu. Dobrosotskaya, B. V. Martynov
Southern University (IMBL)

An effective complex solution of issues in transport legislation is, in the authors' opinion, to create e-logistics platform based on block-chain technology. Nowadays, the development of this resource and the study of its legal, technical and economic potential to enter the region may be performed on the basis of educational platforms by expert groups, consisting of logistic companies specialists, professors and students.

Key words: transport management system, transport legislation, legal support, digital law, economy digitalization.