

РАЗДЕЛ V

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ НАУКИ И ПРАКТИКИ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

УДК 347.4

БАЛАНС ЧАСТНО-ПРАВОВЫХ И ПУБЛИЧНО-ПРАВОВЫХ СРЕДСТВ РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

М. А. Бажина

*профессор кафедры предпринимательского права имени В. С. Якушева
Уральского государственного юридического университета имени В. Ф. Яковлева,
доктор юридических наук, доцент
mashsol@mail.ru*

С внедрением цифровых технологий представляется крайне важным определить соотношение применения частно-правовых и публично-правовых элементов в регулировании транспортно-логистической деятельности. В статье приведены примеры, связанные с увеличением объема публично-правового регулирования, что обусловлено требованиями по обеспечению безопасности и прозрачности осуществления транспортно-логистической деятельности.

Ключевые слова: транспортно-логистическая деятельность; технологии; платформенные решения; субъект; беспилотная авиационная система.

Значимость развития транспортно-логистической деятельности подчеркивается в Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г. (Постановление Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р). Так, в качестве целей достижения выделяются следующие: увеличение объема и скорости транзита груза, развитие мультимодальных перевозок и транспортно-логистической инфраструктуры, обеспечивающей перевозочный процесс, повышение конкурентоспособности транспортного сектора за счет масштабного внедрения высоких технологий. Во многом успех в реализации поставленных целей зависит от того, насколько гармонично выстроено нормативно-правовое регулирование с точки зрения сочетания частно-правовых и публично-правовых средств. В этой связи считем целесообразным обратиться к тем правоотношениям, которые возникают в процессе осуществления транспортно-логистической деятельности.

Во-первых, разработка цифровых технологий (например, интернета-вещей, технология больших данных, высокоскоростного интернета, квантовых технологий) предполагает появление новых технологических решений, которые внедряются в транспортно-логистическую деятельность. В качестве примера можно привести процесс внедрения платформенных решений в транспортно-логистическую деятельность в рамках разработки электронного документооборота, применения высокоавтоматизированных транспортных средств, «умной» инфраструктуры. Применение платформенных решений предопределяет появление новых субъектов, осуществляющих координацию различных элементов, способствующих работе платформенных решений в соответствующей сфере.

Так, при развитии электронного документооборота появляется такая фигура как оператор электронного документооборота. По отчету за 2024 г. обеспечение формирования электронных документов и внесение их в Государственную информационную систему электронных перевозочных документов (далее – ГИС ЭПД) осуществляется двенадцать операторами информационной системы электронных перевозочных документов (операторы ИС ЭПД), которые обработали более 8,2 млн единиц документации в течение календарного года, что отмечается в Докладе о реализации Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденном Министерством транспорта РФ. Самым оператором ГИС ЭПД является Минтранс Российской Федерации (далее – РФ, Россия), который осуществляет допуск операторов на рынок операторов ИС ЭПД по согласованию с ФНС России (п. 5 Приказа Минтранса России от 25 мая 2022 г. № 200 «Об утверждении Порядка включения юридических лиц в реестр операторов информационных систем электронных перевозочных документов и исключения из него»). Сфера электронного документооборота является стратегически важной для обеспечения прозрачности, достоверности сведений, вносимых в государственную информационную систему, доступ к которой имеют иные государственные органы. Именно поэтому в указанном выше Порядке предусмотрены требования, предъявляемые к операторам ИС ЭПД, в частности, связанные с наличием определенной суммы чистых активов (не менее трехсот миллионов рублей), права собственности или владения на аппаратные средства электронной подписи, на помещения для размещения на территории РФ связанной системы ИТ-инфраструктуры и инженерной инфраструктуры, оборудования, подключенного к внешним инженерным и телекоммуникационным сетям, и являющегося комплексным объектом информатизации, в котором могут размещаться государственные и коммерческие ИТ-инфраструктуры автоматизированных и информационных систем различного назначения хранилище, а также сертифицированных средств электронной подписи, соответствующих требованиям п. 2 ч. 5 ст. 8 Федерального закона от 6 апреля 2011 г. № 63-ФЗ «Об электронной подписи».

Законодатель императивно закрепил правила обмена электронными перевозочными документами и сведениями, содержащимися в них, между участниками информационного взаимодействия, направления таких документов и сведений в ГИС ЭПД, а также представления иной информации, связанной с обработкой таких документов и сведений, из ИС ЭПД в ГИС ЭПД по запросу оператора государственной информационной системы электронных перевозочных документов в одноименном Постановлении Правительства РФ от 21 мая 2022 № 931. Тем самым возникает некая парадоксальная ситуация. С одной стороны, документы, о которых идет речь, подтверждают факт передачи груза и, соответственно, заключение сделки (например, транспортная накладная) по перемещению груза из пункта отправления в пункт назначения (ст. 25 УЖТ РФ). С другой стороны, с введением электронного документооборота, данный документ является предметом публично-правового регулирования с целью обеспечения работы самой системы электронного документооборота. Детальная регламентация содержаний файлов обмена, из которых состоит электронная транспортная накладная, а также порядка их направления необходима для функционирования самой системы (например, для соответствия структуры имени файла требованиям формата).

В этой связи публичный элемент правового регулирования имеет существенное значение для соблюдения единства, а также обеспечению работы информационной системы и государственной информационной системы.

Следует учитывать еще один аспект, который требует публично-правового регулирования, а именно: соответствие форматов и порядка ведения электронного документооборота на международном уровне при оформлении внешнеэкономических сделок. Здесь также есть возможность несовпадения форматов документов, а, следовательно, невозможность осуществления транспортно-логистической деятельности в необходимые сроки [1; 2].

При обращении к анализу правового регулирования применения автоматизированных транспортных средств также следует констатировать преобладание публично-правовых норм. Связано это в большей степени с необходимостью обеспечения безопасности и прозрачности функционирования автоматизированных транспортных средств [3]. В качестве примера можно привести нормативно-правовые акты, которыми устанавливаются различные экспериментально-правовые режимы применения того или иного технологического решения. Так в Постановлении Правительства РФ от 8 ноября 2024 г. № 1518 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотных авиационных систем в Нижегородской области» определены нормативные правовые акты, которые не применяются при апробации беспилотных авиационных систем, а также определены обязательные для соблюдения требования. В качестве одного из краеугольных аспектов по допуску беспилотных авиационных систем к эксплуатации можно назвать получение сертификатов беспилотной авиационной системы. При этом, прохождение сертификации является крайне сложным процессом, что обусловлено требованиями безопасности. Однако, разработанные для гражданских нужд беспилотные авиационные системы не всегда могут пройти достаточно длительную и затратную с точки зрения финансов процесс допуска к эксплуатации таких систем. Часты случаи нелегального использования беспилотных авиационных систем для опрыскивания полей. Указанное требует изменения в действующее законодательство для развития применения беспилотных авиационных систем в различных сферах.

Кроме того, применение беспилотных авиационных систем напрямую связано с применением платформенных решений, так как по своей сути беспилотные авиационные системы представляют собой комплекс, включающий в себя беспилотные воздушные суда, а также наземные технические средства передачи-получения данных, которые учитываются для управления полетом (Национальный стандарт Российской Федерации. Системы беспилотные авиационные. Термины и определения. ГОСТ Р 57258-2016). Дальнейшее развитие беспилотных авиационных систем направлено на создание единой, бесшовной цифровой среды, в рамках которой возможно осуществление взаимодействия беспилотников различных видов и их различных сред (например, беспилотное воздушное судно, осуществляющее мониторинг определенной территории может выявить неполадки на железнодорожном пути и направить сигнал наземному беспилотнику для устранения выявленной неисправности) [4]. Такое перспективное направление требует правового регулирования в сфере применения цифровых транспортных

платформ, определения субъектного состава, принципов ответственности и порядка привлечения к ответственности в случае причинения вреда жизни, здоровью и имуществу при эксплуатации беспилотных транспортных средств и систем. В настоящее время законодатель закрепляет лишь отдельные положения о цифровых платформах применительно к различным сферам. В отношении транспортной отрасли большее внимание сосредоточено на функционировании платформы электронного документооборота. Думается, что общие аспекты, излагаемые учеными в отношении применения цифровых платформ (С. Ю. Филиппова, Ю. С. Харитонова), могут быть также положены в основу развития законодательства о цифровых транспортных платформах [5].

Исходя из вышеизложенного, сочетание публично-правовых и частно-правовых элементов при регулировании транспортно-логистической деятельности претерпевают изменения, что связано с внедрением цифровых технологий. Их применение требует более пристального внимания, что связано с обеспечением безопасности, прозрачности осуществления транспортно-логистической деятельности.

Библиографический список

1. Бажина, М. А. Правовые предпосылки применения смарт-контрактов / М. А. Бажина, Е. П. Щекочихина // Вестн. Караганд. ун-та. Серия «Право». – 2024. – № 29. – 2 (114). – С. 94–101.
2. Бажина, М.А. Правовые проблемы применения смарт-контрактов в России / М.А. Бажина // Предпринимательское право. – 2024. – № 3. – С. 27–32.
3. Беспилотные автомобили и безопасность: путь к более безопасным дорогам // URL: <http://vestnik-glonass.ru/news/avtonet/bespilotnye-avtomobili-i-bezopasnost-put-k-bolee-bezopasnym-dorogam/> (дата обращения: 21.08.2025).
4. Технологическое лидерство в области БАС – национальный приоритет №1 // URL: https://roscongress.org/materials/bespilotnye-aviatsionnye-sistemy-rossii-tehnologicheskoe-liderstvo-i-innovatsii-2024/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F (дата обращения: 21.08.2025).
5. Бажина, М. А. Правовое регулирование платформенных решений в транспортной системе / М. А. Бажина // Транспортное право. – 2025 – № 2. – С. 5–8.