

# ОСНОВНЫЕ НАУЧНЫЕ ВОЗЗРЕНИЯ НА СУЩНОСТЬ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРОЦЕССА И ИНСТИТУТА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

## MAIN SCIENTIFIC VIEWS ON THE ESSENCE OF THE IMPLEMENTATION OF THE TRANSPORT PROCESS AND THE INSTITUTE OF CARGO TRANSPORTATION

*Yu. Lonchakova*

*Summary.* The article examines the transport complex as a link between the economy and infrastructure of the state. Approaches in the legal doctrine to the concept of «transport» and understanding of types of transport are considered. Based on the legal meaning of transportation and carriage of goods, the differences between the transportation of goods and their carriage are highlighted. The essence of cargo transportation is studied and its author's definition is proposed.

*Keywords:* transportation, carriage, economic activity, contract of carriage, movement.

*Лончакова Юлия Андреевна*

*Кандидат юридических наук, Муромский институт  
Владимирского государственного университета  
info@rt-p.ru*

*Аннотация.* В статье исследуется транспортный комплекс, как связующее звено хозяйства и инфраструктуры государства. Рассматриваются подходы в правовой доктрине к понятию «транспорт» и пониманию видов транспорта. Исходя из правового смысла транспортировки и перевозки грузов, выделяются отличия транспортирования грузов от перевозки. Исследуется сущность перевозки грузов и предлагается его авторское определение.

*Ключевые слова:* транспортировка, перевозка, хозяйственная деятельность, договор перевозки, перемещение.

Развитие транспортного комплекса в России — это не просто задача повышения эффективности экономики, но и ключевой фактор, определяющий уровень жизни граждан и конкурентоспособность страны на мировой арене. Современные инновационные модели экономического роста, будь то импортозамещение, развитие высокотехнологичных отраслей или расширение экспортного потенциала, невозможны без надежной и эффективной транспортной системы.

В отличие от большинства других отраслей, транспорт не производит материальных благ. Его «продуктом» является само перемещение грузов и пассажиров в пространстве [12, С.2]. Однако именно эта «нематериальная» составляющая, являясь связующим звеном хозяйства и инфраструктуры, играет весьма важную роль, обеспечивая бесперебойное функционирование всей экономики. Транспорт — это кровеносная система государства и даже глобальной экономики, соединяющая производителей и потребителей, регионы и страны. Он охватывает все этапы общественного воспроизводства: от добычи сырья и производства до распределения готовой продукции и потребления. Своевременная и качественная доставка грузов — это залог бесперебойной работы предприятий. Задержки и сбои в транспортной системе приводят к существенным экономическим по-

терям, а эффективность транспортного комплекса напрямую зависит от двух ключевых составляющих: транспортных средств и транспортной инфраструктуры.

Стоит обозначить, что в толковых словарях транспорт определяют как отрасль хозяйства, которая связана с перевозкой людей, вещей и грузов, а также сами перевозочные средства [21, С.315; 13, С.685; 25, С. 792].

В отечественной правовой доктрине, следует выделить два превалирующих подхода к пониманию термина «транспорт».

Во-первых, «транспорт» воспринимается как разновидность сервиса — предпринимательской деятельности [19, С. 636; 17, С. 244] по предоставлению услуг по перевозке грузов. Здесь имеется в виду профессиональный перевозчик и поэтому имеет место принцип свободы предоставления услуг. Во-вторых, «транспорт» понимается, как средство передвижения, принадлежащее на праве собственности определенной организации [19, С. 637; 17, С. 4].

При этом в юриспруденции в экономическом плане принято транспортную деятельность подразделять на коммерческий и некоммерческий секторы [20, С. 174;

10, С.52]. Коммерческий сектор работает на принципах рыночной экономики, где действуют принципы свободы предпринимательской деятельности и конкуренция. Сюда относятся все виды платных перевозок грузов и пассажиров, осуществляемые как государственными, так и частными компаниями. Некоммерческий сектор включает перевозки, выполняемые в рамках служебной деятельности, например, это относится к корпоративным автопаркам или транспортным средствам государственных учреждений.

Если на подразделение транспортной деятельности на коммерческую и некоммерческую составляющие, правоведы имеют единый взгляд, то касательно классификации видов транспорта данный вопрос, вызывает постоянные дискуссии среди специалистов в области гражданского, предпринимательского и транспортного права. В этом отношении не существует единого общепринятого подхода, а количество выделяемых категорий существенно варьируется в зависимости от используемых критериев.

Одни исследователи ограничиваются четырьмя основными видами, классифицируя их по среде перемещения, а именно воздушным, наземным, водным и трубопроводным, рассматривая их как фундаментальные способы перемещения грузов [22, С. 1001; 23, С. 429; 7; 9; 6].

При этом если в основу классификации данными учеными был взят за основу такой критерий, как среда перемещения, то их упущением является то, что ими не был включен в данную классификацию такой вид транспорта, как космический. Известно, что космические грузовые аппараты в СССР стали применяться с 20 января 1978 года, когда для снабжения орбитальных станций был выведен на орбиту первый беспилотный грузовой космический корабль «Прогресс» для доставки грузов для обеспечения жизнедеятельности человека в космосе, а также необходимого исследовательского оборудования, топлива и т.п. Такая упрощенная классификация удобна для общего понимания, но не отражает всей сложности и многообразия существующих транспортных систем.

Другие ученые предлагают значительно более детальную классификацию, включая в нее такие виды транспорта, как: вьючный (использование животных для перевозки грузов (например, мулов, верблюдов, лошадей и др.), гужевой (транспорт, основанный на тяге животных (например, повозки) [24, С. 23], монорельсовый (движение по единой опоре), подводный (подводные лодки и аппараты), космический (перемещение в космическом пространстве) и трубопроводный [16, С.5].

Эта расширенная классификация учитывает исторические и специфические способы передвижения (пере-

мещения) грузов, но также страдает от некоторой несистематичности.

Однако наиболее строгий и практически значимый подход предлагают юристы, ориентирующиеся на международное и национальное транспортное право. Исследователи такие, как К.В. Холопов, Н.Ю. Ерпылева и Д.М. Максимов, считают, что количество видов транспорта должно соответствовать количеству регулируемого законодательством. В этой системе выделяются шесть основных видов: воздушный, морской, внутренний водный, автомобильный, железнодорожный, мультимодальный [12, С. 500].

Мультимодальный транспорт, заслуживающий отдельного внимания, представляет собой комбинацию двух или более видов транспорта для доставки груза, например морской транспорт в сочетании с автомобильным. Именно такой подход обеспечивает ясность правового регулирования, позволяя установить четкие правила не только сохранности перевозимых грузов, но также ответственность перевозчика и тарифную политику для каждого вида транспорта.

Важно подчеркнуть, что установление правильной классификации вида транспорта имеет существенное значение, как для законодателя, так и для правоприменителя, поскольку это имеет ключевое значение для регулирования деятельности транспортных компаний, страхования грузов, а также для разрешения споров и применения санкций. Без четкой классификации могут возникнуть серьезные трудности в применении законодательства. Именно поэтому правовая регламентация концентрируется на шести основных видах транспорта, обеспечивая стабильность и предсказуемость в транспортной сфере.

В контексте современной транспортной системы, нельзя не отметить появившийся беспилотный транспорт, который уже не только набирает свои обороты, но и в отношении которого издаются соответствующие стратегические документы [2; 3; 1].

В связи с чем, необходимо указать на издание такого нормативно-правового документа, касающегося дорожной карты в отношении принятия необходимых законодательных актов, регулирующих использование данного вида транспортных средств [5]. Как отмечает Росстандарт, количество беспилотного автотранспорта к 2025 году превысит 20 тысяч единиц, а уже через 25 лет в России будет до 11 миллионов беспилотных транспортных средств [27], что потребует соответствующей правовой регламентации. Поэтому законодательная база, касающаяся беспилотного автотранспорта, в настоящее время находится лишь в зачаточном состоянии, но в самой ближайшей перспективе под давлением новых инновационных технологий будет расширяться.

Кроме того, следует обратить внимание на трубопроводный транспорт. Исходя из логики определения видов транспорта, учеными Т.Н. Ивановой [14, С. 68], А.А. Моториной [18, С. 33] и другими, трубопроводный транспорт также имеет нормативную базу, как на международном, так и на национальном уровне. При исследовании транспортировки грузов, как представляется, наибольший интерес представляет, разграничение понятий «перевозка грузов» и «транспортировка грузов». Поскольку перемещение груза может быть осуществлено, как в форме перевозки груза, так и в форме транспортировки груза, то в случае, когда речь идет о перемещении груза, такого как нефть или иных жидких и газообразных веществ посредством трубопровода, следует говорить об его транспортировке, а не перевозке.

Кроме того, для жидких и газообразных веществ, перемещаемых по трубопроводу, следует учитывать специфику таких веществ, а также совокупность операций, которые включают в себя операции приема жидких и газообразных веществ на начальном приемо-сдаточном пункте, непосредственную перекачку данных веществ по системе трубопроводов, их прием и сдачу в конечном приемо-сдаточном пункте.

Соответственно, конструкция договоров перевозки, не применима к перемещению груза посредством трубопровода, поскольку их разработка была осуществлена под другие объекты отношений.

В литературе отмечается, что действующее законодательство подчеркивает не идентичность понятий «транспортирование грузов» и «перевозка грузов» [11,

С.730], поскольку, не всякое перемещение/ транспортировка грузов является перевозкой, поскольку понятие «перевозка» подразумевает употребление подвижных транспортных средств, а к примеру, трубопровод — это стационарное средство перемещения соответствующих жидких или газообразных грузов [8, С.23].

Перевозка грузов — это вид хозяйственной деятельности, направленный на перемещение материальных ценностей из одного пункта в другой с использованием различных подвижных транспортных средств. Ключевым элементом этой деятельности является договор перевозки, который формализует отношения между перевозчиком и грузоотправителем, а в некоторых случаях и с грузополучателем. При заключении договора перевозки учету подлежит вид транспорта, посредством которого будет перевезен груз, поскольку от вида транспортного средства производится правовая регламентация такой перевозки.

Таким образом, перевозка грузов — это не просто перемещение их в пространстве, а сложная система, взаимодействующая с различными сферами экономики. Ее эффективное функционирование определяет темпы развития многих отраслей хозяйствования, поэтому постоянное совершенствование данной системы является залогом экономического роста и устойчивого развития государства. Современные технологии и законодательная база направлены на повышение безопасности, эффективности и прозрачности процесса перевозок грузов, делая его более предсказуемым и надежным для всех его участников.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Указ Президента РФ от 10.10.2019 N 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» (вместе с «Национальной стратегией развития искусственного интеллекта на период до 2030 года») // «Собрание законодательства РФ», 14.10.2019, N 41, ст. 5700.
2. Распоряжение Правительства РФ от 28.04.2018 N 831-р (ред. от 22.02.2019) «Об утверждении Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года» // «Собрание законодательства РФ», 07.05.2018, N 19, ст. 2804.
3. Распоряжение Правительства РФ от 25.03.2020 N 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» // «Собрание законодательства РФ», 30.03.2020, N 13, ст. 1995.
4. Распоряжение Правительства РФ от 09.06.2020 N 1523-р «Об утверждении Энергетической стратегии Российской Федерации на период до 2035 года» // «Собрание законодательства РФ», 15.06.2020, N 24, ст. 3847.
5. Распоряжение Правительства РФ от 29.03.2018 N 535-р (ред. от 17.06.2021) «Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Автонет»» // «Собрание законодательства РФ», 16.04.2018, N 16 (Часть II), ст. 2393.
6. Алиев Э.А. Проблемы развития транспортной деятельности государств в доктрине международного частного права // «Международное публичное и частное право», 2006, N 4
7. Базарова А.С. Расходы на страхование имущества: налоговый аспект // «Налоги» (газета), 2007, N 25.
8. Богоненко В. О правовой природе договора поставки грузов трубопроводным транспортом // Нефть, газ и право. 1998. N 4. С.23
9. Борисов А.Н. Комментарий к главе 26 части второй Налогового кодекса Российской Федерации «Налог на добычу полезных ископаемых» (постатейный). М.: Юстицинформ, 2005. 288 с.
10. Бянкина А.М. К вопросу о классификации договора перевозки грузов автомобильным транспортом // Право и экономика. 2011. N 10. С. 49–54.
11. Егизаров В.А. Транспортное право: учебник. 8-е изд., доп. и перераб. М.: Юстицинформ, 2015. 736 с.
12. Ерпылева Н.Ю., Максимов Д.М. Правовое регулирование международных комбинированных перевозок грузов, пассажиров и багажа // Международное право и международные организации. 2013. N 4. С. 498–524.

13. Ефремова Т.Ф. Современный толковый словарь русского языка. Том 2. М.: Астрель, 2006. С. 685.
14. Иванова Т.Н. Трубопроводный транспорт России: понятие и источники правового регулирования // Предпринимательское право. 2020. N 4. С. 66–73.
15. Иншакова А.О. Принципы правового обеспечения свобод общего рынка в транспортной политике ЕС // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2012. N 3. С. 242–251.
16. Кочетов С.Н. М.: Международные отношения, 1988. С. 5.
17. Лукашевич С.В. Беспилотное транспортное средство: смена парадигмы как следствие цифровизации экономики // Транспортное право. 2019. N 3. С. 3–5.
18. Моторина А.А. Совершенствование правового регулирования вывозных пошлин на углеводородное сырье в контексте международных договоров России // Финансовое право. 2021. N 5. С. 32–36.
19. Право Европейского союза: Учебник / Под ред. С.Ю. Кашкина. М.: ТК «Велби»; Проспект, 2009. С. 636–637;
20. Проблемы реализации принципов права в предпринимательской деятельности: монография / В.К. Андреев, Л.В. Андреева, К.М. Арсланов и др.; отв. ред. В.А. Вайпан, М.А. Егорова. М.: Юстицинформ, 2016. 340 с.
21. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. «Современный экономический словарь». ИНФРА-М, 2006. С.315
22. Семенихин В.В. Перевозки и автотранспорт. 5-е изд., перераб. и доп. М.: ГроссМедиа, РОСБУХ, 2019. 1112 с.
23. Семенихин В.В. Доверительное управление, паевые инвестиционные фонды. 4-е изд., перераб. и доп. М.: ГроссМедиа, РОСБУХ, 2020. 429 с.
24. Сушкевич А.Г. Институты конкурентного права и новая экономика: как добиться соответствия // Законы России: опыт, анализ, практика. 2016. N 3. С. 21–34.
25. Толковый словарь русского языка: В 4 т. / Под ред. Д.Н. Ушакова. М.: Русские словари, 1994. Т. 4. С.792
26. Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: учебное пособие. М.: Статут, 2010. 702 с.
27. В Росстандарте рассказали о перспективах беспилотных автомобилей. URL: <https://ria.ru/20181112/1532585345.html?ysclid=m2ah4vq3d550339365> (дата обращения 15.10.2004).

---

© Лончакова Юлия Андреевна (info@rt-p.ru)

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»