УДК 347 ББК 67.404.9

Н. М. ПАНФИЛОВ
Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации

N. M. PANFILOV
Financial University under the Government of the Russian Federation

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

ON SOME ISSUES OF LEGAL REGULATION OF CARGO TRANSPORTATION BY ROAD TRANSPORT

Аннотация. Актуальность: в связи с увеличением количества перевозок возникает необходимость в совершенствовании законодательства в части перевозок грузов.

Основная цель: выявление проблемных зон в части рассмотрения некоторых вопросов правового регулирования перевозок грузов автомобильным транспортом.

Рассматриваемые проблемы: нарушение правил эксплуатации автотранспорта перевозчиками, длительность сроков выдачи разрешений на перевозку негабаритных грузов, дисбаланс в отношении применения санкций к перевозчикам разного уровня экономического развития. Негативное влияние человеческого фактора на организацию грузоперевозок автомобильным транспортом.

Используемые методы: метафизический, анализ, синтез, индукция, историко-правовой.

Выводы: необходимость уделения особого внимания в договоре перевозки грузов перевозчику относительно применения санкционной политики, пересмотр степени жесткости применения санкций за несоблюдение правил перевозки, в том числе за недобросовестное исполнение перевозчиком обязательств, ужесточении контроля

Abstract. The relevance: due to the increase in the number of shipments, there is a need to improve the legislation regarding the transportation of goods.

The main goal: identification of problem areas in terms of consideration of some issues of legal regulation of cargo transportation by road.

The problems under consideration: violation of vehicle operation rules by carriers, long terms of issuing permits for oversized cargo transportation, imbalance in the application of sanctions to carriers of different levels of economic development. Negative impact of human factor on the organization of cargo transportation by road.

The methods used: metaphysical, analysis, synthesis, induction, legal historical.

Conclusions: the need to pay special attention in the contract of carriage of goods to the carrier regarding the application of sanctions policy, revision of the degree of severity of sanctions for non-compliance with the rules of carriage, including for bad faith performance of obligations by the carrier, stricter control of carriers' compliance with the rules of operation

соблюдения перевозчиками правил эксплуатации транспортных средств, целесообразность повышения порога допустимой грузовой нагрузки без необходимости получения разрешения с учетом индивидуального подхода рассмотрения особенностей ходовых частей автотранспорта.

Возможность рассмотрения необходимости использования искусственного интеллекта в организационно-правовом сопровождении автомобильных грузоперевозок.

Ключевые слова: Договор перевозки грузов, перевозка, груз, негабаритный груз, правила эксплуатации, техническое обслуживание автотранспорта, автомобильный транспорт, искусственный интеллект, санкционная политика.

of vehicles, expediency of increasing the threshold of permissible cargo load without the need to obtain a permit, taking into account an individual approach to the consideration of the features of running parts. The possibility of considering the need to use artificial intelligence in the organizational and legal support of road freight transportation.

Keywords: Contract of carriage of goods, transportation, cargo, oversized cargo, rules of operation, maintenance of motor vehicles, road transport, artificial intelligence, sanctions policy.

ВВЕДЕНИЕ

Рассматривая правовое регулирование перевозок автомобильным транспортом, стоит обратить внимание на тот факт, что отдельные вопросы, затрагиваемые в отношении перевозок грузов, в современное время носят характер прогрессивного развития в части многих сфер жизни общества, в соответствии с чем нормативно-правовая база требует постоянной доработки для ее актуализации под реалии общества. И, учитывая большой интерес исследователей к данному вопросу, нужно заметить, что несмотря на существующее правовое регулирование рассматриваемых вопросов, практическое проявление указывает на их неэффективность применения некоторых правовых норм, а реалии по ним заслуживают отдельного внимания в части рассмотрения возможности усовершенствования законодательства и предложения иных способов для стабильного функционирования перевозок грузов автомобильным транспортом.

Как показывает историческая практика, нарушение законодательства в сфере перевозок грузов могут приводить к определенным негативным последствиям. Например, несоответствие веса загружаемого автомобильного транспортного средства его нормам, прописанным в паспорте транспортного средства. Также необходимо понимать, что, хоть и общее законодательство о перевозке грузов существует, и оно довольно обширное, нельзя забывать о том, что еще многое зависит и от самого перевозимого груза, так как перевозят совершенно различные товары, начиная строительными материалами, заканчивая спецтехникой, что требует особого правового регулирования, в части которого возникают определенные трудности.

Научную базу составили труды следующих исследователей: Коблов П. С. рассматривает специфические особенности транспортных средств, осуществляющих перевозку опасных грузов. Будрина Е. В. и Борисова О. С. рассматривают вопросы о применении санкций в отношении перевозчиков. Воробьев В. В. рассматривает проблемы перевозок негабаритных и крупногабаритных грузов. Зарубишвили Л. К. рассматривает особенности содержания договора перевозок грузов. Мариненко Е. Л. рассматривает правоотношения в договоре перевозок грузов автомобильным транспор-

том. Толстиков А. Н. проводит анализ подходов к планированию и управлению таким договором. Байгужина Г. Н. и Сагатбекова А. Б. рассматривают вопрос качества транспортного обслуживания. Боташева Л. С. и Боташева А. Т. изучают меры, предпринятые для улучшения качества автодорог, Терещук М. В. излагает краткую историю развития автотранспортного законодательства, Судакова О. В. анализирует проблематику договорных отношений в сфере перевозок на различных видах транспорта, в том числе — автомобильном.

Необходимость исследования по данной теме вызвана возникновением трудностей при реализации договора перевозок грузов в части отсутствия понимания ответственности перевозчика за возможный причиненный ущерб, несоответствия используемого автомобильного транспорта установленным нормам эксплуатации транспортного средства вследствие неосуществления обязательного технического обслуживания. При этом со стороны законодателя вопрос о соблюдении таких норм проработан достаточно подробно, однако в части исполнения возникают трудности в выявлении нарушителей и повышении правовой осознанности, чему уделяется достаточно небольшое внимание. В соответствии с этим в данной статье приводятся предложения по совершенствованию санкционной политики в части наложения штрафов за неисполнение требований законодательства, а также меры по повышению правовой осознанности лиц и оптимизации системы предоставления сведений по эксплуатационному состоянию автомобильных транспортных средств.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Основу нормативной базы составляют положения Федерального закона № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», Постановление Правительства РФ № 2200 «Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом и о внесении изменений в пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации» и Гражданский кодекс Российской Федерации 2 часть, устанавливающих порядок и правила осуществления перевозок грузов, а также Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011), содержащий допустимые нормы нагрузки на ходовую часть транспортного средства без необходимости оформления разрешения на перевозку негабаритных грузов.

При написании статьи использовались такие методы исследования, как метафизический для определения нынешнего правового положения темы без изменений в законодательстве, анализ выбранных элементов правоотношений рассматриваемой темы, синтез для определения взаимоотношений между субъектами, индукция для рассмотрения аспектов темы через призму реальных ситуаций и историко-правовой с целью определения тенденции развития динамики рассматриваемых перевозок.

ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ОТЧЕТНОСТЬ О ТЕХНИЧЕСКОМ СОСТОЯНИИ ГРУЗОВОГО ТРАНСПОРТА КАК НОВОЕ ТРЕБОВАНИЕ В ТРАНСПОРТНОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

Несоответствие нормам эксплуатации транспортного средства может привести к перегрузу транспорта, что может повлечь за собой опасную нагрузку на механизмы автомобильного транспорта, тем самым выводя их из строя, что создает опасность для пассажиров. Помимо этого, перегруз выше нормы может спровоцировать нестабильное управление автомобильным транспортом в виде его неустойчивого движения, потери центровки груза, заметного ухудшения управления автомобильным транспортом,

что также создает опасность для пассажиров и перевозимого груза. Мариненко Е. Л. правильно отмечает, что «в случае утраты или повреждения (порчи) груза по причине технической неисправности транспортного средства перевозчик будет признан виновным лицом, обязанным возместить причинённый ущерб» [1]. Согласно статье 20 Федерального закона № 259 используемые транспортные средства должны соответствовать Техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств (ТР ТС 018/2011)[1], содержащий нормы, в соответствии с которыми эксплуататор обязан поддерживать транспортные средства в исправном техническом состоянии и обеспечивать соответствие установленным стандартам, в том числе — экологичность, шум, герметичность систем и прочее. В соответствии с этим необходимо понимать, что далеко не все перевозчики соблюдают установленные правила эксплуатации используемого при перевозках автотранспорта, вследствие чего возникает необходимость в ужесточении контроля соблюдения перевозчиками таких правил и норм, в проведении регулярного технического обслуживания транспортных средств и поддержания автопарка в соответствии с допустимыми нормами, соответствующими их ходовым возможностям и экологическому классу.

Важно отметить тот факт, что перевозчики сейчас могут осуществлять свою деятельность не только в виде транспортных компаний, но и как самостоятельные перевозчики, то есть водителей, имеющих в своем владении автомобиль и необходимые разрешения на перевозку грузов, что в настоящее время набирает популярность как среди заказчиков, так и среди инвесторов. Терещук М. В., объясняет это тем, что «транспортный бизнес кажется привлекательным лицам, далеким от знания отрасли и рынка автогрузовых услуг, поэтому в него растут инвестиции со стороны грузовладельцев и частных лиц».[2] Чем это хорошо, так это то, что конкуренция в данном вопросе развивается в положительном темпе, и риск возникновения монополий, несмотря на наличие лидирующих участников этого рынка, имеет тенденцию к снижению. При всем при том «от уровня качественных показателей зависит дальнейшее развитие грузовых перевозок автомобильного транспорта в современных условиях».[3] Поэтому важно помнить о том, что таких перевозчиков стоит всячески поддерживать, регулярно оптимизируя законодательство в отношении их прав и обязанностей под современные правовые реалии, предоставляя возможности развития на рынке. Однако, учитывая вышесказанное, стоит отметить, что вопрос развития малых транспортных предприятий порождает проблему неправильной эксплуатации транспортных средств и их несоответствия нормам технического состояния ввиду ограниченного количества автотранспорта во владении и затрат на обслуживание. Для понимания представим автомобиль, массой 1000 килограммов, у которой смешанный расход будет составлять 6 литров на 100 километров. В нее загрузили груз, весом 200 килограммов, то есть, фактическая масса автомобиля стала 1200 килограммов. Как известно, чем тяжелее тело, тем больше усилий прикладывается, и, соответственно, тем больше энергии затрачивается на поднятие или передвижение тела. Значит, расход топлива в нашем примере также будет увеличиваться прямо пропорционально росту массы автомобиля, так как двигателю нужно будет больше энергии, чтобы привести автомобиль в движение, что в конечном счете ведет к дополнительным расходам на топливо. Данная зависимость также

[1] Закон Российской Федерации «Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»» от 08.11.2007 № 259-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. Ст. 20

сказывается на повышенной нагрузке на системы автомобиля, в частности — на его ходовую часть и двигатель, что приводит к более быстрому износу деталей, а соответственно — к их скорой замене, из-за чего владелец обязан будет провести помимо планового дополнительное техническое обслуживание, чтобы обеспечивать работоспособность техники, а это дополнительные затраты, необходимые для нормальной эксплуатации транспортного средства в соответствии с нормами законодательства. Отсюда делается микровывод о том, что пользование автотранспортом предполагает регулярные финансовые расходы, включающие как функциональные, так и технические.

Часто в повседневной жизни можно обратить внимание на тот факт, что Регламент о безопасности колесных транспортных средств соблюдается с нарушениями или не соблюдается вовсе, что проявляется даже во внешних признаках при работе транспорта, например, необычно увеличенное ярковыраженное количество выхлопных газов, отсутствие соответствующего оборудования на кузове, нехарактерные подтеки с бачков и так далее, а транспортные организации при использовании неисправного транспорта или средств, не отвечающим по установленным нормам, считают, что, если транспорт на ходу, значит он исправен, хотя при этом сами осознают недобросовестное соблюдение норм по эксплуатации и техническому обслуживанию транспортных средств. В связи с этим предлагается внести в законодательство по эксплуатации колесных транспортных средств обязательную процедуру периодичного предоставления транспортными организациями, а также частными лицами, эксплуатирующими транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, отчетных документов о состоянии транспортных средств и проведении обязательного технического обслуживания. Сбор, обработка и хранение такой информации, а также контроль за исполнением данной процедуры, в соответствии с перечнем исполняемого функционала могут быть возложены на Федеральную службу по надзору в сфере транспорта. Такая процедура позволит осуществлять контроль за соблюдением законодательства по эксплуатации транспортных средств, облегчить задачу органов по выявлению систематических нарушителей, а также повысить уровень транспортной и экологической безопасности на автомобильных дорогах.

ПЕРЕСМОТР САНКЦИОННОЙ ПОЛИТИКИ В ОТНОШЕНИИ ПЕРЕВОЗЧИКОВ И ТРЕБОВАНИЙ ТР ТС 018/2011 О ДОПУСТИМОЙ ЗАГРУЗКЕ ТРАНСПОРТА

Интересный факт: в законодательстве прописаны санкции, грозящие перевозчику, если тот не соблюдает или нарушает предписанные правила провоза груза. Но взаимоотношение стоимости оплаты штрафа и, скажем, закупка необходимого оборудования и его своевременное обслуживание сводится к тому, что перевозчику проще оплатить штраф за невыполнение или нарушение какого-либо правила, например, за отсутствие необходимого оборудования для перевоза крупногабаритного специального груза. В связи с этим становится явной еще одна проблема в законодательстве, которую решить довольно трудно: понимание ответственности виновного за нанесенный ущерб. Вопрос в том, что виновник происшествия, в данном случае — перевозчик, действует из своих интересов, приоритетным из которых является финансовый. Из-за этого перевозчик рассчитывает план финансовых затрат и убытков, причем зачастую, заранее выделяя определенную сумму на оплату штрафов, понимая, за что его оштрафуют, и оплачивать он будет именно штраф за невыполнение требований установленных законодатель-

ством правил, а не тратить средства на закупку и обновление требуемых правилами перевозки деталей или оборудования, так как такой подход для него будет гораздо выгоднее. Такая тенденция прослеживается у лидирующих на рынке компаний.

Часто перевозчики при транспортировке негабаритного груза прибегают к решению о том, «что следует разобрать перевозимый груз и осуществить транспортировку по частям» [4] в целях экономии средств и избежания процесса оформления дополнительных документов. Однако при несоответствии характеристик груза такому методу перевозки, организации, нуждающиеся в услугах грузовых перевозок негабаритных грузов, часто сталкиваются с тем, что для организации таких перевозок могут потребоваться специальные разрешения, которые требуют соблюдения достаточно долгой процедуры, из-за чего заказчик, как и перевозчик, сталкиваются с проблемой установления разумных сроков выполнения перевозки. Будрина Е. В. и Борисова О. С. обращают внимание на то, что несмотря на активную цифровизацию процесса получения таких разрешений, «государственные органы по-прежнему вправе затягивать сроки изготовления разрешений, при этом владельцы негабаритных транспортных средств получают внушительные штрафы даже за небольшие нарушения» [5]. Как справедливо отмечается Зурабишвили Л. К. «своевременная доставка груза является императивно установленной обязанностью перевозчика, при этом в случае нарушения данной обязанности он подлежит установленной законом имущественной ответственности в виде штрафа» [6]. Данный вопрос косвенно отсылает к обсуждению проблемы, описанной в предыдущем абзаце, создавая следующую ситуацию: заказчик готов оплатить штраф в случае выявления нарушения со стороны перевозчика, ради ускорения сроков доставки груза, а перевозчик в свою очередь начинает системно пользоваться такой возможностью, так как такие перевозки осуществляются по повышенным тарифам, а чем большее количество перевозок будет осуществлено, тем больше прибыль у перевозчика. Данная закономерность приводит к снижению воздействия санкционных действий в отношении перевозчика, а также отображает невысокую эффективность нынешнего ведомственного устройства по выдаче разрешений.

В отношении наложения штрафов за систематическое несоблюдение законодательства в части перевозок можно согласиться с тем, что санкции законодательства эффективны против нарушений перевозчиков с небольшим уровнем финансового развития, которые наоборот подвержены большему давлению со стороны государства или конкурентов, однако главный вопрос встает относительно правового контроля и сдерживания ведущих транспортных компаний, так как те же санкции на них уже не будут оказывать практически никакого давления или влияния. Получается так, что возникает сильный разрыв влияния законодателя на транспортные организации разного финансового уровня, из-за чего на одних санкции действуют эффективно, а для других — возможность сэкономить на необходимых работах, просто оплатив штраф. Вопрос прямого повышения стоимости штрафа также носит сложный характер, так как высокий штраф могут не иметь возможности оплатить небольшие транспортные организации. Поэтому в данном случае будет полезен индивидуальный подход, а именно — установление постоянного контроля и периодичные проверки нарушителей с последующей выдачей предписания о приостановке перевозной деятельности в случае неустранения нарушений.

В отношении наложения штрафов за нарушения правил перевозок негабаритных и опасных грузов и перевозку спецтранспорта предлагается рассмотреть возмож-

ность изменения санкционной политики в отношении перевозчиков. Размер денежных штрафов должен устанавливаться в зависимости от уровня уставного капитала транспортной компании, а также от степени опасности перевозимого груза. При этом во внимание при определении размера штрафа должны также браться и финансовые показатели, такие как размер автопарка перевозчика, процент прибыли, полученной в результате выполнения перевозки, а также количественные показатели в зависимости от типа перевозимого груза. Такая политика позволит находить к каждому нарушившему правила перевозки грузов перевозчику индивидуальный подход в части применения санкций, которые затронут как крупные, так и малые транспортные организации, обеспечивая общее исполнение установленных правовых норм по перевозке грузов, а также повысит уровень дорожной безопасности. Также в вопросе необходимости получения разрешения на перевозку негабаритного груза стоит отметить тот факт, что ныне установленные допустимые нормы провоза груза без необходимости получения разрешения следует изменить в части их повышения. При рассмотрении данного вопроса стоит учитывать баланс между экономическим аспектом и возможностями дорожной инфраструктуры. Несомненно, выдача разрешений на перевозку негабаритного груза без соблюдения возможностей дорожного покрытия негативно отразится на благосостоянии дорог, но это не означает, что изменение порога допустимых норм в таком случае недопустимо. Прослеживается четкая зависимость между нагрузкой на колеса и колесную ось, в части их технических возможностей, а также их количества, которое имеется на том или ином автомобиле. Правильное распределение нагрузки с учетом технических характеристик конкретного автотранспорта позволит перевозить больше груза по тоннажу без ущерба дорожному покрытию. Поэтому предлагается внести изменения в установленные нормы в ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств»[2] (Приложение № 9) в сторону повышения порога допустимой нагрузки без необходимости получения разрешения с учетом индивидуального подхода рассмотрения особенностей ходовых частей автотранспорта. Данная мера позволит разгрузить ведомства, выдающие такие разрешения, в части уменьшения количества связанных с этим обращений, что в свою очередь снизит сроки ожидания выдачи такого разрешения при необходимости, а также позволит увеличить грузооборот выполняемых перевозок.

ИНТЕГРАЦИЯ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В ПРОЦЕССЫ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВОГО СОПРОВОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Также стоит взять во внимание вопрос о том, что нередки случаи утраты или повреждения грузов по вине человека. Также вопрос реализации запросов на получение разрешения в части перевозки негабаритных грузов также требует времени, так как необходимо продумать все необходимые условия для успешной реализации перевозки без последствий для дорожной инфраструктуры и сохранением высокого уровня безопасности перевозки. Как справедливо замечено Толстиковым А. Н. «эффективность процесса перевозок во многом зависит от так называемого человеческого фактора. Пока еще он мало учитывается при организации транспортного процесса» [7], из-за чего по своей сути в сфере регулирования перевозок грузов существует важный недостаток. В современном мире

[2] Технический регламент Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011): решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 877.

во многом вопрос о цифровизации и автоматизации технологий имеет свое обоснование как раз в человеческом факторе и способах его минимизации, в связи с чем предлагается вопрос о постепенной интеграции искусственного интеллекта в процесс рассмотрения запросов, связанных с организацией перевозки с учетом ее транспортных особенностей. На базе искусственного интеллекта необходимо разработать программу, которая на основе существующей информации о состоянии дорожного покрытия на определенном участке пути и рассматриваемых к перевозке груза и автотранспорта, давал оценку возможности реализации такой перевозки со всеми наиболее подходящими условиями. При этом в рабочий спектр такой программы могут входить не только дорожные условия, необходимый к перевозке груз и технические характеристики транспорта, но и правовые возможности водителя и транспортного средства. Коблов П. С. обращает внимание на то, что «для того, чтобы осуществлять перевозку спецгрузов автомобильным транспортом водителю и ТС необходимо пройти определенную процедуру допуска» [8]. Такая особенность также влияет на процесс организации перевозки, что также необходимо учитывать при планировании. С учетом того, что «продолжается совершенствование экономической политики в области взимания платы за вред причиняемый автомобильным транспортом» [9], такое нововведение позволило бы свести к минимуму влияние человеческого фактора на организации перевозок, снизило сроки рассмотрения и принятия решений о целесообразности той или иной перевозки с учетом анализа уровня безопасности и возможного причинения ущерба как грузу и автотранспорту, так и дорожной инфраструктуре.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Несмотря на то, что законодательство Российской Федерации по историческим меркам можно оценить как достаточно молодое, было бы ошибкой полагать, что при этом оно не является перспективным, так как правовое регулирование перевозок грузов является одним из самых актуальных вопросов современного транспортного права, требующий постоянной правовой актуализации под современные реалии, учитывая тот факт, что в процессе организации таких перевозок не редки случаи участия искусственного интеллекта, что позволяет организовать перевозку грузов наиболее эффективно. При этом, как отмечает Судакова О. В. «несмотря на длительный этап развития и становления системы нормативно-правового регулирования отношений на транспорте все ещё остаются пробелы и противоречия» [10]. При этом вопросы, рассмотренные в данной работе, обязательны к рассмотрению законодателем, так как их влияние на функционирование перевозок грузов в целом отражается на результате, а при нахождении наиболее оптимального варианта решения вопроса позволит не только обеспечить нормальное функционирование договора, но и в частности — оптимизировать санкционную политику, процессы организации перевозок, а также повысить уровень правовой осознанности субъектов правоотношений.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Мариненко Е. Л.* Особенности перевозок грузов автомобильным транспортом // Российское государствоведение. — 2015. — № 1. — С. 50–60. — EDN: VEDXQH.
2. *Терещук М. В.* Проблемы правового регулирования перевозок грузов автомобильным транспортом // Вестник Томского государственного университета. — 2007. — № 304. — С. 138–141. — EDN: KHNPGN.
3. *Байгужина Г. Н.*, *Сагатбекова А. Б.* Основные показатели обеспечения качества перевозки грузов автомобильным транспортом // Вестник СКУ им. М. Козыбаева. — 2023. — № 1(57). — С. 81–86. — DOI: 10.54596/2958-0048-2023-1-81-86. — EDN: QRVVBV.
4. *Воробьев В. В.* Проблемы перевозки негабаритных грузов на автомобильном транспорте // Академическая публицистика. — 2018. — № 12. — С. 29–32. — EDN: VSFZPY.
5. *Будрина Е. В.*, *Борисова О. С.* Внедрение инновационных технологий в сфере перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов // Мир транспорта и технологических машин. — 2020. — № 3(70). — С. 39–45. — DOI: 10.33979/2073-7432-2020-70-3-39-45. — EDN: BOKLLA.
6. *Зурабишвили Л. К.* Форма и содержание договора перевозки грузов и пассажиров // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. — 2023. — № 9-2(84). — С. 102–104. — DOI 10.24412/2500-1000-2023-9-2-102-104. — EDN HUEJJK.
7. *Толстиков А. Н.* Анализ подходов к управлению перевозками грузов и пассажиров автомобильным транспортом // Наука и современность. — 2013. — № 22. — С. 126–130. — EDN: ROQTPX.
8. *Коблов П. С.* К вопросу о буксировке тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, а также транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов // Безопасность дорожного движения. — 2021. — № 3. — С. 19–23. — EDN: KHPLGZ.
9. *Боташева Л. С.* Сущность и значение системы взимания платы за проезд «Платон» / Л. С. Боташева, А. Т. Боташева // Вестник Алтайской академии экономики и права. — 2020. — № 12-3. — С. 486–490. — DOI 10.17513/vaael.1537. — EDN LNLLQZ.
10. *Судакова О. В.* Коллизии и пробелы транспортного законодательства России как основание для его кодификации // Евразийский юридический журнал. — 2023. — № 7(182). — С. 168–170. — EDN MMZZXS.

REFERENCES

1. *Marinenko E. L.* Osobennosti perevozok gruzov avtomobil`ny`m transportom [Peculiarities of cargo transportation by road transport] // Rossijskoe gosudarstvovedenie. — 2015, No. 1, P. 50–60. — EDN: VEDXQH. (In Russian).
2. *Tereshhuk M. V.* Problemy` pravovogo regulirovaniya perevozok gruzov avtomobil`ny`m transportom [Problems of legal regulation of cargo transportation by road transport] // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. — 2007, No. 304, P. 138–141. — EDN: KHNPGN. (In Russian).
3. *Bajguzhina G. N.*, *Sagatbekova A. B.* Osnovny`e pokazateli obespecheniya kachestva perevozki gruzov avtomobil`ny`m transportom [Main indicators of quality assurance of cargo transportation by road transport] // Vestnik SKU im. M. Kozy`baeva. — 2023, No. 1(57), P. 81–86. — DOI: 10.54596/2958-0048-2023-1-81-86. — EDN: QRVVBV. (In Russian).
4. *Vorob`ev V. V.* Problemy` perevozki negabaritny`x gruzov na avtomobil`nom transporte [Problems of oversized cargo transportation by road transport] // Akademicheskaya publicistika. — 2018, No. 12, P. 29–32. — EDN: VSFZPY. (In Russian).
5. *Budrina E. V.*, *Borisova O. S.* Vnedrenie innovacionny`x texnologij v sfere perevozok krupnogabaritny`x i tyazhelovesny`x gruzov [Introduction of innovative technologies in the sphere of oversized and heavy cargo transportation] // Mir transporta i texnologicheskix mashin. — 2020, No. 3(70), P. 39–45. — DOI: 10.33979/2073-7432-2020-70-3-39-45. — EDN: BOKLLA. (In Russian).
6. *Zurabishvili L. K.* (2023). Forma i soderzhanie dogovora perevozki gruzov i passazhirov [Form and content of the contract for the carriage of goods and passengers]. Mezhdunarodnyy zhurnal gumanitarnykh i estestvennykh nauk, (9–2[84]), 102–104. https://doi.org/10.24412/2500-1000-2023-9-2-102-104. EDN: HUEJJK. (In Russian).

7. *Tolstikov A. N.* Analiz podxodov k upravleniyu perevozkami gruzov i passazhirov avtomobil`ny`m transportom [Analysis of approaches to freight and passenger transportation management by road transport] // Nauka i sovremennost`. — 2013, No. 22, P. 126–130. — EDN: ROQTPX. (In Russian).
8. *Koblov P. S.* K voprosu o buksirovke tyazhelovesnogo i (ili) krupnogabaritnogo transportnogo sredstva, a takzhe transportnogo sredstva, osushhestvlyayushhego perevozki opasny`x gruzov [On the issue of towing a heavy-weight and (or) large-size vehicle, as well as a vehicle engaged in the transportation of dangerous goods] // Bezopasnost` dorozhnogo dvizheniya. — 2021, No. 3, P. 19–23. — EDN: KHPLGZ. (In Russian).
9. *Botasheva L. S., & Botasheva A. T. (2020).* Sushchnost' i znachenie sistemy vzimaniya platy za proyezd "Platon" [The essence and significance of the toll collection system "Platon"]. Vestnik Altaiskoi akademii ekonomiki i prava, (12–3), Pp. 486–490. https://doi.org/10.17513/vaael.1537. EDN: LNLLQZ. (In Russian).
10. *Sudakova O. V. (2023).* Kollizii i probely transportnogo zakonodatel'stva Rossii kak osnovanie dlya ego kodifikatsii [Conflicts and gaps in Russian transport legislation as a basis for its codification]. Evraziiski*i yuridicheskii zhurnal*, (7[182]), Pp. 168–170. EDN: MMZZXS. (In Russian).

Информация об авторе

ПАНФИЛОВ НИКИТА МАКСИМОВИЧ
Магистрант 2 курса, Юридический факультет, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации
г. Москва, Россия
e-mail: nikp200@ya.ru

Научный руководитель:
ДЕМЧЕНКО МАКСИМ ВЛАДИМИРОВИЧ
Кандидат юридических наук, доцент, заведующий Кафедрой правового регулирования экономической деятельности Юридического факультета Финансового университета при Правительстве Российской Федерации
г. Москва, Россия

About the author

NIKITA M. PANFILOV
2nd year Master's student, Faculty of Law,
Financial University under the Government of the Russian Federation
Moscow, Russia
ORCID: 0009-0002-3206-698X

Scientific supervisor:
MAXIM V. DEMCHENKO
Candidate of Legal Sciences, Associate Professor,
Head of the Department of Legal Regulation of Economic Activity of the Faculty of Law of the Financial University under the Government of the Russian Federation.
r. Moscow, Russia

Статья поступила в редакцию 31.05.2025; одобрена после рецензирования 20.06.2025; принята к публикации 27.06.2025.

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

The article was submitted 31.05.2025; approved after reviewing 20.06.2025; accepted for publication 27.06.2025.

The author read and approved the final version of the manuscript.