



Олег Володин,
Пензенский государственный университет
архитектуры и строительства,
доцент кафедры «Организация и безопасность
движения»

НОРМАТИВНЫЕ ОСНОВЫ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ: БАЗИСНЫЙ И ОТРАСЛЕВОЙ УРОВНИ РЕГУЛИРОВАНИЯ

Аннотация. В настоящей статье автор рассматривает феномен транспортной логистики через призму нормативного анализа. Структурно сгруппированы и кратко описаны правовые акты, составляющие основы транспортной логистики, в качестве примеров приведены отдельные статьи законодательства. Показано наличие базовых и отраслевых обязывающих правил, формирующих нормативную среду транспортной логистики. Сформулирована гипотеза о возможности формирования «логистической юриспруденции».

Ключевые слова. Логистика, транспортная логистика, нормативные основы, правовые акты, регулирование, формализация.

ANNOTATION. The present article considers the phenomenon transport logistics from the perspective of normative analysis. The legal acts, constituting the basis of transport logistics, are structurally grouped and briefly described. The separate articles of the relating legislation are given as the examples. The availability of basic and sectoral binding rules that shape the normative environment of transport logistics is shown. In conclusion, the hypothesis on the formation of the «logistic law» is formed.

KEY WORDS. Logistics, transport logistics, legal frameworks, legal acts, regulation, formalization.

Введение

В связи с переходом в 1990-х гг. к новым формам и механизмам хозяйствования экономикой России стали востребованы ранее неизвестные либо игнорировавшиеся технологии. Одной из таких сугубо рыночных комплексных методик и стала логистика. Применительно к пониманию логистики как самостоятельного объекта изучения бытуют и разные мнения, и разные подходы.

Так, авторы (группа проф. Л.Б. Миротина) одного из наиболее проработанных и авторитетных источников в этой части констатируют: «Логистика – наука об организации совместной деятельности специалистов ключевых функциональных подразделений предприятия, а также группы предприятий по эффективному продвижению продукции по цепи “закупки сырья – производство продукции –

сбыт – распределение” на основе интеграции и координации операций, процедур и функций, выполняемых в рамках данного процесса с целью минимизации общих затрат ресурсов» [1, с. 20]. При этом объектом исследования логистики именно как науки авторы называют «то, что может быть индивидуально описано и рассмотрено специалистом по логистике, например материальные потоки, логистическая деятельность или процесс выполнения заказов потребителей, продукция, организация, логистическая система или любая комбинация из них» [1, с. 20]. О научном характере логистики пишет и А.Н. Родников: «Логистика – наука о планировании, контроле и управлении транспортированием, складированием и другими материальными и нематериальными операциями, совершаемыми в процессе доведения сырья и матери-

алов до производственного предприятия, внутривозвратной переработки сырья, материалов и полуфабрикатов, доведения готовой продукции до потребителя в соответствии с интересами и требованиями последнего, а также передачи, хранения и обработки соответствующей информации» [2, с. 86].

Следует особо отметить, что нами не ставилась задача выявить и проанализировать имеющиеся логико-семантические конструкции, призванные к определению и описанию феномена логистики. Тем более что в одном из наиболее известных источников весьма компетентный авторский коллектив (группа проф. В.И. Сергеева) констатирует: таковых имеется в литературе более 30 [2, с. 87]. Приведенные цитаты свидетельствуют о неоднозначном понимании феномена логистики.

Нами была поставлена иная задача: показать, что без соответствующей (универсальной) формализации понимания и объяснение предмета той или иной экономической либо управленческой категории/сущности может носить как максимально широкий, так и размытый характер.

Специалисты практического уровня, технократы, значительно упрощают понимание существа логистики, заметно конкретизируют и оживляют его: «Логистика – это организация и управление перемещением материальных средств от поставщика (сырья и товаров) до конечного потребителя (производителя и покупателя) наиболее рациональным способом» [3, с. 6]. Что же касается зарубежных авторов, то кратко их позицию можно обозначить вообще одним словом – «процесс» [4, с. 22].

В такой ситуации роль формализации (а это, по нашему абсолютному убеждению, возможно лишь посредством нормативного регулирования) является определяющей. И на самом деле уверенно говорить о том, что в каком-либо сегменте социальных и общественных отношений сложилась устойчивая ниша, среда общественно значимого производства, можно по признаку наличия отраслевого закона/законодательства. Примерами могут служить, например, Федеральный закон «О связи» от 07.07.2003 №126-ФЗ, Федеральный закон «О потребительском кредите (займе)» от 21.12.2013 №353-ФЗ, или Федеральный закон «О погребении и похоронном деле» от 12.01.1996 №8-ФЗ. Совершенно очевидно, что отраслевое регулирование упорядочивает всю гамму отношений как внутри самого сегмента деятельности, так и во взаимосвязи с другими сферами социальной и общественной жизни, конституирует понятийный ряд и создает четкую базу для научных исследований любого уровня и в любой дисциплинарной системе.

В связи со сказанным мы не смогли пройти мимо еще ряда признаний компетентного авторского коллектива о том, что «Теория логистики в настоящее время в общем виде еще не разработана...» и что перспективы развития логистики сдерживаются рядом барьеров, к которым в первом ряду следует отнести «недостаточный уровень законодательной и нормативной базы в области логистики» [2, с. 59].

Перечисленные обстоятельства сформировали задачу осуществить попытку теоретического осмысления существа транспортной логистики посредством нормативного подхода, через призму анализа соответствующего законодательства, а заодно проанализировать текущее положение дел с нормативно-правовым регулированием в упомянутой сфере.

Конституционные начала логистики

Провести нормативный анализ какого-либо социального либо общественного феномена без обращения к нормам и принципам основного закона невозможно. Конституция является собой главный учреждающий и организующий юридический акт, определяющий фундаментальные правила существования и жизнедеятельности любого государства, общества, учреждения, индивида.

Безусловно, одним из стержневых объектов конституционного регулирования следует назвать экономический строй в государстве. Профессор С.А. Авакьян в этой связи справедливо утверждает: «Конституции прежде всего отражают, какие формы собственности и организации экономической деятельности существуют в данном обществе и какое отношение к ним имеют граждане» [5, с. 136].

Конституция имеет достаточно широкий предметный охват. Наряду с нормами совершенно конкретного свойства основной закон содержит нормы максимально общего глубинного характера: «Закрепляя основы экономической системы государства, конституции отражают, во-первых, соответствующий тип экономики, во-вторых, существующие (допускаемые) в государстве формы собственности, в-третьих, исходные правила экономической деятельности» [5, с. 489]. Для точного уяснения базисных норм логистики обратимся к тексту Конституции Российской Федерации [6].

Статья 8 Конституции Российской Федерации провозглашает:

«1. В Российской Федерации гарантируются единство экономического пространства, свободное перемещение товаров, услуг и финансовых средств, поддержка конкуренции, свобода экономической деятельности».

2. В Российской Федерации признаются и защищаются равным образом частная, государственная,

муниципальная и иные формы собственности».

Статья 34 Конституции Российской Федерации легитимирует еще ряд концептов, вполне применимых в качестве нормативных основ логистики:

«1. Каждый имеет право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельности».

2. Не допускается экономическая деятельность, направленная на монополизацию и недобросовестную конкуренцию».

Статья 71 Конституции Российской Федерации юридически закрепляет исключительное полномочие федерального уровня власти:

«ж) установление правовых основ единого рынка».

Статья 74 Конституции Российской Федерации гарантирует:

«1. На территории Российской Федерации не допускается установление таможенных границ, пошлин, сборов и каких-либо иных препятствий для свободного перемещения товаров, услуг и финансовых средств».

2. Ограничения перемещения товаров и услуг могут вводиться в соответствии с федеральным законом, если это необходимо для обеспечения безопасности, защиты жизни и здоровья людей, охраны природы и культурных ценностей».

Понятно, что приведенные нормы имеют не столько узко транспортное или логистическое значение и выражение, а носят характер суверенного решения относительно фундаментальных экономических устоев в стране. Тем не менее их смысловая транспортно-логистическая утилитарность очевидна.

Организационно-правовые основы логистики

В данном разделе мы укажем на нормативно-правовые акты, отдельным образом оформляющие наличие и состояние отраслей в транспортном сегменте экономики России, создающих юридический фундамент, в том числе и его логистического компонента.

Изначально укажем «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта РФ» [7], регулирующий отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом

и городским наземным электрическим транспортом, которые являются частью транспортной системы России, он определяет общие условия перевозок пассажиров и багажа, грузов соответственно автобусами, трамваями, троллейбусами, легковыми автомобилями, грузовыми автомобилями, а также общие условия предоставления услуг пассажирам, фрахтователям, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам, фрахтовщикам на объектах транспортных инфраструктур.

«Устав железнодорожного транспорта РФ» [8] регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность. Данный устав определяет основные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов, оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных связанных с перевозками услуг. Действие устава распространяется на перевозки грузов, грузобагажа, погрузка и выгрузка которых осуществляются в местах общего и необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования, а также на строящихся железнодорожных линиях, примыкающих к железнодорожным путям общего пользования.

«Кодекс внутреннего водного транспорта РФ» [9] регулирует деятельность, связанную с использованием на внутренних водных путях судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа (включая операции по погрузке и выгрузке грузов и багажа, посадке и высадке пассажиров), почтовых отправок, буксировки судов и плавучих объектов, а также отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта РФ, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и (или) юридическими лицами при осуществлении судоходства на

внутренних водных путях Российской Федерации, и определяет их права, обязанности и ответственность.

Перечисленные нормативно-правовые акты являются наиболее распространенными в пользовании специалистов, а также в судебной практике и формируют обширное и устойчивое юридическое поле для профессионального транспортно-логистического сообщества.

Частноправовые основы логистики

Касаясь вопросов частного правового регулирования общественных отношений и его влияния на транспортную логистику как на важный аспект коммерческой деятельности, обратимся к положениям Гражданского кодекса РФ [10].

Вопросов транспортной логистики прежде всего касаются раздел IV «Отдельные виды обязательств», глава 30 «Купля-продажа» и структурно – параграф 3 «Поставка товаров». В частности, статья 510 ГК РФ «Доставка товаров» носит ярко выраженный транспортно-логистический характер:

«1. Доставка товаров осуществляется поставщиком путем отгрузки их транспортом, предусмотренным договором поставки, и на определенных в договоре условиях.

В случаях когда в договоре не определено, каким видом транспорта или на каких условиях осуществляется доставка, право выбора вида транспорта или определения условий доставки товаров принадлежит поставщику, если иное не вытекает из закона, иных правовых актов, существа обязательства или обычаев делового оборота.

2. Договором поставки может быть предусмотрено получение товаров покупателем (получателем) в месте нахождения поставщика (выборка товаров).

Если срок выборки не предусмотрен договором, выборка товаров покупателем (получателем) должна производиться в разумный срок после получения уведомления поставщика о готовности товаров».

Видно, что приведенная норма формирует общие условия организации коммерческого обмена в экономике и довольно близко корреспондирует с изначально приведенными теоретическими положениями логистики.

Более конкретные нормы, относимые к сфере транспортной логистики,

сгруппированы в главе 40 ГК РФ «Перевозка» и главе 41 ГК РФ «Транспортная экспедиция». Нормы данных глав не только достаточно подробно формализуют порядок и условия принятия и исполнения сторонами договорных обязательств в сфере осуществления обмена, но и носят уже абсолютно рабочий транспортно-логистический контекст.

Кроме того, отношения в сфере транспортной экспедиции получили дальнейшее развитие и уточнение в отдельном нормативно-правовом акте – Федеральном законе «О транспортно-экспедиционной деятельности» [11]. Нами встречалось мнение о том, что этот нормативно-правовой акт вообще является законом о логистике. Не поддерживая этот пассаж, тем не менее уверенно зачислим указанный акт в юридические источники транспортной логистики.

Акты технического регулирования

Акты технического регулирования являются документами, содержащими набор минимальных и одновременно достаточных требований к природным и потребительским качествам применимых в ходе жизнедеятельности объектов: предметов, процессов, явлений (продукции). Следует особо отметить, что акты технического регулирования – технические регламенты в статусе федеральных законов, государственные и отраслевые стандарты, строительные нормы и правила, санитарные нормы и правила, своды правил и проч. – заполняют пробелы и конкретизируют теоретическую и праксеометодическую ниши в повседневной деятельности специалистов-отраслевиков. Следует отметить, что данный уровень регулирования является наиболее подробным и значительным по объему.

Ряд актов технического регулирования предназначается для установления нормативным путем профессионального понятийного аппарата, основ технологии транспортно-логистических процессов, например:

- ГОСТ 30596-97 «Услуги транспортные. Термины и определения»;
- ГОСТ 30595-97 «Услуги транспортные. Грузовые перевозки. Номенклатура показателей качества»;
- ГОСТ Р 56876.1-2016 «Руководство по добросовестным

практикам взаимоотношений между торговыми сетями и поставщиками потребительских товаров. Часть 1. Термины и определения»;

- ГОСТ Р 57118-2016 «Перевозки интермодальные. Термины и определения».

Значительная группа актов технического регулирования – это перечень документов, посвященных отношениям интегрированной логистической поддержки как совокупности видов инженерной деятельности, реализуемых посредством управленческих, инженерных и информационных технологий, ориентированных на обеспечение высокого уровня готовности изделий при одновременном снижении затрат, связанных с их эксплуатацией и обслуживанием. В качестве примеров приведем ряд стандартов из указанного перечня:

- ГОСТ Р 57104-2016 «Интегрированная логистическая поддержка. Программа обеспечения технической эксплуатации. Общие требования»;
- ГОСТ Р 57105-2016 «Интегрированная логистическая поддержка. Анализ логистической поддержки. Требования к структуре и составу базы данных»;
- ГОСТ Р 54090-2010 «Интегрированная логистическая поддержка. Перечни и каталоги предметов поставки. Основные положения и общие требования»;

Акты технического регулирования могут носить характер настольных практических пособий для специалистов по организации и проведению логистических операций в транспортных и складских предприятиях:

- ГОСТ 19434-74 «Грузовые единицы, транспортные средства и склады. Основные присоединительные размеры»;
- ГОСТ 21650-76 «Средства скрепления тарно-штучных грузов в транспортных пакетах. Общие требования».

Акты технического регулирования содержат совершенно точную информацию обязывающего свойства в отношении организации товарообменных операций с отдельными видами продукции. Например, ГОСТ 30625-98 «Продукты молочные жидкие и пастообразные для детского питания. Общие технические условия» содержит перечень императивных характеристик, требований и условий по составу,

технологии изготовления, приемке и контролю за регулируемым продуктом.

В то же время в рассматриваемом стандарте имеются и нормы логистического свойства, например:

- пункт 5.3 «Упаковка»;
- пункт 5.4 «Маркировка»; а также нормы транспортно-логистического значения:
- Глава 8. «Транспортировка и хранение».

Резюмируя раздел, укажем, что акты технического регулирования все же разрозненны и нуждаются в тщательном научном изучении и классификации и дидактической проработке.

Выводы

По нашему мнению, транспортная логистика – это особая форма менеджмента в транспортно-складских и перевозочных технологиях, метод формирования, оформления и осуществления стратегии на отраслевых предприятиях. Целью стратегии является обеспечение наивысшей экономичности операций в заданных конкретных условиях [12, с. 138]. Следовательно, можно сделать вывод, что транспортная логистика – комплексная экономико-управленческая категория.

Сегодня отсутствует кодифицированное или иным образом структурированное законодательство в области транспортной логистики. Нормативно-правовые акты в этой сфере не носят цельного отраслевого характера и регулируют данный вид экономических и управленческих общественных отношений опосредованным образом.

Необходимо отметить, что нормативные основы транспортной логистики объемны и носят межотраслевой характер в правовой системе России. Очевидно, что логистическая юриспруденция, а также ее сведение в структурное единство относимого нормативно-правового материала, теоретическое осмысление и дидактическая переработка, представляет перспективную научную и учебно-прикладную задачу.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах: учеб. пособие / под ред. д.т.н., проф. Л.Б. Миротина. – М.: Юристъ, 2002. – 414 с.

2. Логистика / В.В. Дыбская и др. / под ред. В.И. Сергеева. – М.: Эксмо, 2013. – 944 с.
3. Таран С.А. Логистическая стратегия предприятия: разработка и реализация. Практические рекомендации. – М.: Издательство «Альфа-Пресс», 2010. – 312 с.
4. Джонсон, Джеймс, Вуд, Дональд Ф., Вордлоу, Дэниел, Мерфи мл., Поль Р. Современная логистика / пер. с англ., изд. 7-е. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 624 с.
5. Авакьян, С.А. Конституционное право России: учебный курс. – 2-е изд., перераб. и доп. – В 2 т. Т.1. – М.: Юристъ, 2007. – 719 с.
6. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993, действующая редакция). Электронный ресурс: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_28399.
7. Федеральный закон «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» от 08.11.2007 №259-ФЗ (действующая редакция). Электронный ресурс: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72388.
8. Федеральный закон от 10.01.2003 №18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (действующая редакция). Электронный ресурс: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40444.
9. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 №24-ФЗ (действующая редакция). Электронный ресурс: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_30650.
10. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 №14-ФЗ (редакция от 23.05.2016). Электронный ресурс: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_9027.
11. Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 №87-ФЗ (действующая редакция). Электронный ресурс: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_43006.
12. Бенсон Д., Уайтхед Дж. Транспорт и доставка грузов / пер. с англ. – М.: Транспорт, 1990. – 279 с.