



Лев Матюшин,
к.т.н., с.н.с., советник заместителя
генерального директора
ПАО «ТрансКонтейнер»

ГРАЖДАНСКОЕ ПРАВО – ОСНОВА ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Комментарий к статье Олега Володина «Нормативные основы транспортной логистики: базисный и отраслевой уровни регулирования»

Правовое обеспечение логистики – достаточно актуальная проблема. Свою позицию автор данной рецензии изложил в статьях [1, 2]. Проблема состоит в том, что одни считают логистику деятельностью, другие неоправданно упрощают это понятие до некой совместной деятельности, основанной на понятиях. Некоторые понимают под логистикой любую последовательность действий вне правового сопровождения. Зарубежные специалисты считают это процессом. В известной литературе встречается более 50 определений логистики, и каждый автор пытается предложить собственное. Прежде всего это означает, что предмет переходит в свою противоположность. Множество определений одной и той же сущности должно означать, что адекватного определения логистики вообще нет.

На самом деле чаще всего (см. учебные программы) под логистикой понимают науку об управлении материальными потоками. В свою очередь, под наукой как феноменом понимается особый вид познавательной деятельности (или особый вид мышления), нацеленный на выработку объективных, системно организованных и обоснованных знаний о мире. Если мы заменим слово «мир» логистикой и спустимся с небес на землю, то, как справедливо указывает автор статьи, получим логистику в качестве объекта изучения. То есть в данной постановке логистика по определению выступает не как средство или источник каких-то отношений, а простой объект интереса для изучения, и не более того. То, что понимают многие специалисты под этим опреде-

лением, является просто их фантазией. Они так хотят это видеть, не обращая внимания на очевидное, не подвергая сомнению само определение. Такая постановка создает определенный комфорт для академической среды, но неприемлема для других сфер деятельности, особенно в период перехода страны на рыночные формы ведения хозяйственной деятельности. Данный подход действительно создает правовую проблему, что дополнительно позволяет сделать вывод о том, что большинство занимающихся логистикой (в том или ином ключе) даже в минимальном объеме не знакомы с необходимыми нормами права.

К какому же виду отношений автор пытается отнести логистику согласно его определению. В статье это главным образом социальные и общественные отношения, что достаточно странно. Отсюда и апелляции к Конституции РФ. Автору кажется, что конституционные нормы об экономическом устройстве страны, собственности, свободном перемещении товаров и услуг внутри страны есть факт упоминания логистики. Так можно дойти до того, что приготовление, например, борща в домашних условиях также есть логистика. Ведь можно сказать: «Логистика приготовления борща», и никто не сможет возразить по существу. Но именно в этом и заключается научный подход, то есть мыслительный признак отношения логистики. Другими словами, такие рассуждения подтверждают правильность определения логистики как науки. Объективно это дело научной общественности.

Однако понятно, что наука (так определена логистика) не может выступать объектом гражданского права, именно поэтому ее нет ни в одном из базовых и комплексных отраслей права. Нужно признать, что не в академических кругах, а в практической деятельности под логистикой чаще всего имеют в виду организацию перемещения товара. В свою очередь, источником товародвижения является товарооборот. Ведущие позиции здесь – товар и процесс его купли-продажи (поставки), а зависящая позиция – организация доставки товара покупателю путем его отгрузки каким-либо одним или несколькими видами транспорта. Логистика здесь в практическом понимании либо может иметь место, либо нет.

В статьях [1, 2] под логистикой предложено понимать некую организационную деятельность в отношении передачи от продавца к покупателю объектов гражданского права, перечень которых (ст. 128) определен Гражданским кодексом РФ (далее – ГК РФ), главными из которых являются вещи (товары) и услуги (транспортные услуги). В их отношении и могут возникать не какие-либо общественные или социальные отношения, а элементарные гражданские отношения в результате заключения сделок. На этом основании логистика может быть торговой, основанной на организации купли-продажи или поставках товаров, и транспортной, основанной на организации доставки купленного товара от продавца к покупателю. Мы говорим именно об организации, не прямыми отношениями между продавцом и покупателем, действиях

между отправителем и перевозчиком, где нет никакой логистики, а о сложных процессах. В каждом случае участниками логистической деятельности будут разные субъекты. В одном случае это продавец, покупатель и многочисленные посредники, в другом – отправители, агенты, перевозчики, экспедиторы, операторы подвижного состава, получатели и пр. Иными словами, логистика возникает применительно к конкретному объекту гражданского права, когда продавец и покупатель, отправитель и перевозчик какого-либо вида транспорта, например железнодорожного, не могут напрямую совершить сделку, поскольку имеет место дефицит компетентности. Логистика появляется, когда компетентности одного из главных субъектов любого рынка становится недостаточно для удовлетворения потребности другого субъекта рынка, в связи с чем появляется третий участник гражданских отношений, в логистике его называют 3PL-провайдер. Простейшая логистическая схема: поставщик (продавец) товара – дилер – покупатель – перевозчик.

Так, железнодорожный перевозчик не может осуществить перевозку контейнера морем. Его компетенция по договору перевозки ограничена станциями отправления и назначения. Что будет с контейнером после, ему неинтересно. Здесь необходим субъект рынка транспортных услуг, способный организовать дальнейшее продвижение груза. Таким субъектом рынка транспортных услуг и будет логистическая компания, способная на договорных принципах организовать транспортную и исполнительскую цепь доставки груза, например в контейнере: автомобилем (от склада отправителя до станции отправления), железной дорогой (от станции отправления до станции назначения с оформлением перевозочных документов), передачей контейнера на вагоне

в порт отправки, выгрузку контейнера в порту из вагона и подачу его на контейнерный терминал, оформление перевозочных документов морской перевозки до порта назначения, взимание платежей за фрахт места на судне-контейнеровозе, погрузку контейнера на судно, перевозку морем до порта назначения и пр. Ни автомобильный, ни железнодорожный, ни тем более морской перевозчик этого сделать не смогут в силу их ограниченной компетенции. А логистическая компания ПАО «ТрансКонтейнер» такую задачу решает довольно просто, будучи агентом ОАО «РЖД», имея договорные немущественные отношения с другими юридическими лицами – исполнителями отдельных операций на условиях посредничества в пользу своего клиента. При этом понятно, что транспортная логистическая цепь, как и любая другая (в зависимости от объекта), реализует переход от одной операции к другой, переход с одного вида транспорта на другой на основании договорных отношений.

Приведенный пример показывает, что для реализации транспортно-логистических задач товародвижения в настоящее время имеется достаточный объем правовых норм, прежде всего в сфере гражданских отношений. То есть определены объект гражданских отношений, субъекты договорных отношений (сделок) и их статус (юрлица), правовые формы деятельности как в сфере поставок товара, так и в сфере его доставки. Есть нормы права, касающиеся не только перевозки, но и посредничества (экспедирования), есть норма права, определяющая условия фрахтования, хранения и пр. Прямого отношения к логистике они не имеют, но из них как из конструктора «Лего» можно сформировать любую конфигурацию поставки товара и доставки груза, что в итоге и является логистикой того или иного профиля.

Есть и правовая недостаточность. К сожалению, автор рассматриваемой статьи не обратил на нее внимания. Это статья ГК РФ № 788 «Прямое смешанное сообщение». По сути она не действует, поскольку закон о прямых смешанных (комбинированных) перевозках не принят Государственной Думой уже более 15 лет, потому что там должна идти речь о едином транспортном документе, что было возможно в период существования СССР, то есть в условиях одного юридического лица, которым было государство. Сегодня эту статью целесообразно представить в следующей редакции: «Взаимоотношения транспортных организаций при перевозке грузов, пассажиров и багажа разными видами транспорта, а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с законом». Но именно такой подход и определяет логистику в целом.

В соответствии с этим представляется, что предложенные автором соображения по глобальному переустройству существующих базовых и комплексных норм права Российской Федерации не представляются необходимыми. Для этих целей достаточно откорректировать определение логистики, а можно и не делать этого, поскольку такой подход не воспрещен ГК РФ, что и происходит по фактам реальной деятельности.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Матюшин Л.Н. Правовые аспекты логистики // Железнодорожный транспорт. – 2013. – №4. – С. 61–67.
2. Матюшин Л.Н. Современные проблемы логистики в транспортной сфере // Логистика. – 2016. – С. 44–47.

КОМПАНИЯ AXELOT ПРИГЛАШАЕТ НА КОНФЕРЕНЦИЮ



СОВРЕМЕННЫЕ
ПОДХОДЫ К УПРАВЛЕНИЮ
КОРПОРАТИВНЫМИ ДАННЫМИ

- управление мастер-данными
- интеграция данных и приложений

МОСКВА 27.04.17

AXELOT AX
IT-CONSULTING И АВТОМАТИЗАЦИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ

ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ:

axelot.ru/mdm

+7(495) 961-26-09 email: om@axelot.ru