

Бутакова Надежда Александровна

ДОГОВОР О ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ: ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ

В настоящей статье рассматриваются основные тенденции развития транспортно-экспедиционной деятельности, которые связаны с участием экспедиторов в операторском бизнесе. Автор анализирует договор о транспортно-экспедиционной деятельности, дает его сравнительную характеристику с договорами поручения, комиссии, агентским, определяет место договора о транспортно-экспедиционной деятельности в перевозочных отношениях.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/5-1/12.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2014. № 5 (43): в 3-х ч. Ч. I. С. 46-49. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/5-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

В настоящее время, орнаментальные мотивы современных костюмных комплексов, постепенно трансформируясь и искажая традиционные очертания, уже не имеют того глубокого духовного содержания, которое было в прошлом. Древняя символика в современной интерпретации постепенно превращается в декоративные элементы, лишенные смысловой нагрузки, что, несомненно, отразилось на хаотичном и бездумном использовании древней символики при украшении современного женского костюма. Поэтому глубокое исследование семантики образов, систематизация и использование результатов этих исследований, безусловно, являются важным и необходимым в работах по проектированию современных женских костюмных комплексов с глубоким этническим наполнением, дизайн которых в адаптированном виде сохранял бы специфический национальный колорит этноса.

Список литературы

1. Бортникова Н. В., Желудов В. Г. «Мировое древо» в символике предметной среды удмуртов // Альманах современной науки и образования. Тамбов: Грамота, 2013. № 6 (73). С. 34-37.
2. Бортникова Н. В., Зыков С. Н. Критериальный анализ специфических особенностей объектов материальной культуры этноса // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2013. № 7 (33): в 2-х ч. Ч. I. С. 33-36.
3. Бураев А. Г. Теоретические основы формирования жанров в хореографическом искусстве // Известия Самарского научного центра РАН. Самара, 2011. Вып. 2. Ч. 3. С. 723-726.
4. Виноградов С. Н. Развитие традиционных изобразительных мотивов удмуртов // Вестник Удмуртского университета. Изд-во Удм. ун-та, 1994. № 5. С. 32-44.
5. Климов К. М. Удмуртское народное искусство. Ижевск: Удмуртия, 1988. 200 с.
6. Крюкова Т. А. Удмуртское народное изобразительное искусство. Ижевск – Ленинград: Удмуртия, 1973. 160 с.
7. Молчанова Л. А. Удмуртский народный костюм (история и символика). Ижевск, 2006. 132 с.
8. Тернер В. У. Проблема цветовой классификации в примитивных культурах // Семиотика и искусствометрия / под ред. Ю. М. Лотмана, В. М. Петрова. М.: Мир, 1972. С. 50-81.
9. Фролов Б. А. О чем рассказала сибирская мадонна. М.: Знание, 1981. 112 с.
10. Христолюбова Л. С. Женщина в удмуртском обществе. XVIII – начало XXI в.: монография. Ижевск: Удмуртский ин-т истории, языка и литературы УрО РАН, 2006. 328 с.

TRADITIONAL WORLD MODEL IN THE NATIONAL UDMURT FEMINE COSTUME

Bortnikova Natal'ya Vyacheslavovna

Udmurt State University

bortnicova.natasha@yandex.ru

The article considers the semantics of the images of the Udmurt feminine costume in the aspect of using the traditional Udmurt motifs. Special attention is paid to the image of the symbolistic world model, which is the basic leitmotif of the traditional Udmurt feminine dress. The article justifies the statement that while designing modern feminine costumes the deep semantic image of the world model should be an obligatory element.

Key words and phrases: the traditional Udmurt feminine costume; world model; semantics of images; binarity of images; compound image of –World Tree”; symbol of fertility.

УДК 34

Юридические науки

В настоящей статье рассматриваются основные тенденции развития транспортно-экспедиционной деятельности, которые связаны с участием экспедиторов в операторском бизнесе. Автор анализирует договор о транспортно-экспедиционной деятельности, дает его сравнительную характеристику с договорами поручения, комиссии, агентским, определяет место договора о транспортно-экспедиционной деятельности в перевозочных отношениях.

Ключевые слова и фразы: договор о транспортно-экспедиционной деятельности; экспедитор; оператор; договор мультимодальной перевозки.

Бутакова Надежда Александровна, к.ю.н.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации, Северо-Западный институт управления
nadbutakova@gmail.com

ДОГОВОР О ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ: ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ[©]

Договор транспортно-экспедиционной деятельности во многом похож, а в чем-то конкурентен, с договором мультимодальной перевозки. Дело в том, что на практике различают экспедиторский бизнес и операторский.

То есть экспедитор осуществляет экспедиторскую деятельность, а оператор выступает как организатор мультимодальной перевозки. Однако российское законодательство не различает этих двух дефиниций. Если понятие экспедитора и экспедиторской деятельности определено в законе, то закон о прямой смешанной (мультимодальной) перевозке не принят.

Так, согласно ст. 801 ГК РФ [2], договор транспортной экспедиции определяется как обязанность одной стороны (экспедитора) выполнить или организовать выполнение услуг, связанных с перевозкой груза, которые клиент обязан оплатить, а также выплатить экспедитору его вознаграждение. Экспедитор может действовать как от имени клиента, так и от своего имени, а спектр оказываемых им услуг определяется в договоре. Необходимым условием является то, что данные услуги должны быть связаны с перевозочной деятельностью. Услуги можно подразделить на основные – это непосредственно перевозка груза по маршруту, определяемому экспедитором или клиентом, и дополнительные – это такие, связанные с перевозкой операции, как оформление таможенных формальностей, стивидорные услуги, проверка количества и состояния груза, хранение груза т.д. В соответствии с п. 3 ст. 801 ГК РФ принят специальный Федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (далее – *Закон о транспортно-экспедиционной деятельности* – прим. Н. А.) [5], нормы которого имеют приоритет перед соглашением сторон.

В гражданском законодательстве договор о транспортно-экспедиционной деятельности является самостоятельным видом договора, хотя представляет собой сочетание элементов различных видов обязательств: перевозки, поручения, комиссии, агентского, хранения и т.д. Тем не менее, обязательство о транспортно-экспедиционной деятельности гораздо шире приведенных примеров договоров и не укладывается в рамки только перевозки или комиссии, поэтому и имеет вполне самостоятельный характер.

Изначально деятельность экспедиторов выражалась в форме посреднических услуг в области транспорта, однако, со временем все серьезнее проявляется стремление экспедиторов, с одной стороны, расширить сферу оказываемых услуг, а с другой, диверсифицировать спектр своих услуг и стабилизировать свое положение на рынке путем расширения видов деятельности и перераспределения финансовых потоков за счет получения доходов от другой деятельности.

Аналогично действовали и перевозчики, расширяя свою деятельность за счет оказания дополнительных услуг. Экспедирование разрастается и конкурирует с перевозочной деятельностью. Так, обязательства по транспортно-экспедиционному обслуживанию грузовладельцев могут осуществляться перевозчиком груза на основании договора перевозки (п. 2 ст. 801 ГК). В этом случае договор перевозки содержит в себе элементы договора транспортной экспедиции, т.е. приобретает черты смешанного договора. Поэтому при нарушении перевозчиком обязательств по транспортно-экспедиционному обслуживанию он несет ответственность согласно Закону о транспортно-экспедиционной деятельности.

В настоящее время экспедирование находится на этапе преобразования. По существу, экспедиторы всех размеров проходят период роста, поглощений, объединений и стратегических союзов. Экспедиторы вынуждены отказываться от предоставления только традиционных услуг и брать на себя большую роль в логистических операциях в осуществлении смешанного сообщения. Сейчас это относится преимущественно к крупным экспедиторам, многие из которых постепенно внедряются в информационно-логистическое управление, транспорт, хранение, консультирование и т.д. Серьезным импульсом для такого перехода служит конкуренция со стороны перевозчиков, отправителей, т.е. как внутриотраслевая, так и межотраслевая конкуренция. Таким образом, постепенно экспедиторы, увеличивая набор предоставляемых услуг, перерастают в операторов смешанной перевозки. Можно утверждать, что традиционное экспедирование не имеет будущего, так как потребности рынка транспортных услуг требуют управления всей цепочкой пути. Однако то, что экспедирование является ядром, первой ступенью развития глобального операторского бизнеса, – это несомненно.

Договор о транспортно-экспедиционной деятельности является консенсуальным, двусторонним, взаимным и возмездным. Понятие консенсуальности договора транспортной экспедиции заложено в ст. 781 ГК РФ и выражается в том, что экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза. При этом в законе факт возникновения правоотношений транспортной экспедиции никак не связан с передачей вещи, что является необходимым признаком реального договора. Следовательно, обязательства транспортной экспедиции возникают в момент достижения сторонами соглашения об оказании транспортно-экспедиционных услуг и подписания договора. По мнению В. В. Витрянского экспедиционные услуги возникают из факта подписания соглашения независимо от того выполняет ли экспедитор данные услуги своими силами или с привлечением третьих лиц. Более того, консенсуальный характер договора транспортной экспедиции сохраняется и в том случае, когда экспедитор выполняет экспедиционные услуги «с вверенным ему грузом», поскольку получение груза экспедитором от клиента представляет собой исполнение обязательств по договору транспортной экспедиции, а значит эти обязательства возникают с момента подписания данного договора [1, с. 46-47].

Сегодня экспедиторы выполняют как посреднические, так и организационные функции. Причем, чем крупнее экспедитор, тем явнее проявляется его организационная деятельность. С дальнейшим укрупнением бизнеса экспедитора, он, в конце концов, утрачивает свою исключительно экспедиторскую сущность, перерастает в ранг оператора смешанной перевозки, а спектр экспедиторских услуг поглощается операторским бизнесом. Поэтому с учетом того, что современный экспедитор, даже если он является классическим мелким экспедитором, обслуживающим узкую нишу в одном направлении деятельности, его личное участие в исполнении договора или выполнение представительских функций все равно будут связаны с организационной деятельностью. В связи с чем, договор будет иметь исключительно консенсуальный характер.

Договор транспортной экспедиции может иметь черты обязательств по поручению, комиссии, агентированию, оказанию услуг, перевозке.

Так, договор транспортной экспедиции будет близок к договору поручения, в случае, если экспедитор выступает во взаимоотношениях с клиентом от его имени и за его счет. Например, это может быть выполнение таможенных формальностей, страхование груза и т.д. В. В. Витрянский определил главный момент соотношения договора транспортной экспедиции и договора поручения в том, что договор транспортной экспедиции в некоторых случаях может включать в себя отдельные элементы обязательства, вытекающего из договора поручения. Но не более того [Там же, с. 66].

Договор транспортной экспедиции может иметь сходство с договором комиссии, если экспедитор действует от своего имени, а не от имени клиента.

Данный договор будет иметь вид договора комиссии, в частности, в следующих случаях: а) фрахтование судов, аренда самолетов; б) заключение стивидорных и тальманских контрактов; в) аренда и субаренда терминалов, причалов, подъездных путей, контейнеров, трейлеров; г) оформление поручений на выполнение транспортно-экспедиторских услуг и работ с грузами (например, перемаркировка, ремонт тары, перегрузка и т.д.). Исполнение экспедиторского поручения на основе договора комиссии предоставляет экспедитору определенную хозяйственную самостоятельность. Клиент же, в свою очередь, может распределить свои транспортно-логистические операции между несколькими экспедиторами [3, с. 131].

Основное различие договора транспортной экспедиции с договором комиссии заключается в цели договора. Так, целью договора транспортной экспедиции является обеспечение перевозки груза, а целью договора комиссии – заключение сделки с третьими лицами и представление интересов комитента в этих сделках. По договору комиссии комиссионер, заключая сделки с третьими лицами, во всех случаях действует от своего имени и приобретает права и обязанности, вытекающие из этих сделок для себя; экспедитор же, вступая в сделки с третьими лицами, может действовать как от своего имени, так и от имени клиента и по доверенности последнего. В первом случае экспедитор приобретает права и обязанности по заключенным сделкам для себя, а во втором – управомоченным и обязанным лицом по указанным сделкам становится непосредственно клиент. При этом действия экспедитора по заключению сделок от своего имени, но в интересах клиента, имеют сходство с договором комиссии, но представляют собой лишь один из возможных вариантов действий экспедитора, исполнение которых не исчерпывают предмета договора транспортной экспедиции [1, с. 72].

Оформление договора экспедиции по модели агентского договора одновременно дает экспедитору возможность расширить рамки своей предпринимательской инициативы, заключать договоры не только от имени клиента, но и от своего имени, а также совершать в интересах клиента как юридические, так и фактические действия. Особенностью агентского договора является возможность, предоставленная законом, определить границы региона обслуживания и исключительное положение агента (ст. 1007 ГК РФ). Так, например, очень часто судовладельцы предпочитают назначать эксклюзивных судовых агентов в наиболее часто заходимых портах определенного региона плавания, которые осуществляют индивидуальное или приоритетное обслуживание судов заходов данного судовладельца. Поэтому к заключению агентского договора экспедитор прибегает, когда либо ему самому, либо его клиенту требуется обеспечить определенный уровень эксклюзивного предпринимательского взаимодействия.

Хранение груза также является одной из обязанностей экспедитора. И здесь возможны два варианта рассмотрения обязательств по хранению. Первый вариант, когда обязательство по хранению входит в состав экспедиционного обязательства. В данном случае, даже если обязательство по хранению груза специально не оговорены в договоре транспортной экспедиции, будет подразумеваться, что экспедитор обязан осуществить хранение груза в рамках традиционного набора экспедиторских услуг: прием груза, погрузка на транспортное средство, перегрузка, перевалка, доставка груза в пункт назначения, выгрузка и выдача его получателю и при всем этом, обеспечить сохранность груза. Второй вариант, – это когда обязательство по хранению груза включено в текст договора. В этом случае договор транспортной экспедиции имеет вид договора складского хранения, как самостоятельного обязательства, а договор будет носить характер смешанного договора.

Договор транспортной экспедиции также будет включать в себя обязательства по перевозке. В данном случае экспедиторы делятся на две категории. Первая категория – экспедиторы, не владеющие транспортными средствами, которые должны от своего имени заключить договоры с фактическими перевозчиками о доставке груза, переданного клиентом. Вторая категория – экспедиторы, владеющие транспортными средствами, и оказывающие услуги по перевозке в рамках договора транспортной экспедиции. Здесь экспедитор выступает в качестве фактического перевозчика. Однако независимо от того, фактическим или номинальным перевозчиком является экспедитор, его ответственность перед клиентом такая же, как у перевозчика (п. 2 ст. 6 Закона о транспортно-экспедиционной деятельности). Поэтому на него распространяются правила гл. 40 ГК РФ, а также соответствующие положения транспортных уставов и кодексов, а договор также следует квалифицировать как смешанный.

Таким образом, договоры перевозки и транспортной экспедиции в любом случае являются «самостоятельными однопорядковыми обязательствами» [4, с. 20]. В случае, когда в договор транспортной экспедиции включаются дополнительные обязательства, такой договор следует считать смешанным и к отношениям сторон применять элементы обязательств, содержащихся в смешанном договоре.

При смешении обязательств по перевозке и транспортной экспедиции деятельность транспортного экспедитора проявляется в двух качествах: договорного перевозчика (принципала) и посредника (агента). Особенно ярко такая тенденция выражена при правовом регулировании деятельности крупных экспедиторов, выступающих в качестве операторов смешанной перевозки грузов.

Следовательно, характеризуя договор транспортной экспедиции, как самостоятельный вид договора, мы вынуждены констатировать, что на практике возникает достаточное количество ситуаций, когда при смешении выполняемых услуг, их регулирование не укладывается только в рамки договора транспортной экспедиции и договорное регулирование принимает смешанный характер, когда услуги, объединенные единым производственным процессом, регулируются разными нормами права. Из чего явствует, что сфера транспортного организационного бизнеса, когда фактические исполнители услуг зачастую настолько удалены от непосредственного потребителя, в связи с наличием горизонтальной или вертикальной системы развитого посредничества (оператор нанимает морских агентов, морские агенты нанимают стивидоров и т.д.), что эти обязательства не укладываются уже в рамки экспедиторства. И здесь полноценной заменой выступает договор прямой смешанной (мультимодальной) перевозки.

Список литературы

1. **Витрянский В. В.** Договоры о транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2003. 320 с.
2. **Гражданский кодекс Российской Федерации** (часть вторая): от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ (ред. от 14.06.2012) // Собрание законодательства РФ (СЗРФ). 1996. № 5. Ст. 410.
3. **Метелева Ю. А.** Товарный оборот. Право. Практика. Тенденции регулирования. М.: Юриспруденция, 2008.
4. **Морозов С. Ю.** К вопросу о соотношении договоров транспортной экспедиции и перевозки грузов // Транспортное право. № 2. 2003. С. 18-20.
5. **О транспортно-экспедиционной деятельности:** Федеральный закон от 03 июля 2003 г. № 87-ФЗ // СЗРФ. 2003. № 27 (часть I). Ст. 2701.

CONTRACT OF FORWARDING ACTIVITY: PROBLEMS OF LEGAL REGULATION

Butakova Nadezhda Aleksandrovna, Ph. D. in Law
*Russian Presidential Academy of National Economy
and Public Administration, North-West Institute
nadbutakova@gmail.com*

The article considers the basic tendencies of the development of forwarding activity, which involve the participation of forwarding agents in operator's business. The author analyzes the contract of forwarding activity, presents its comparative characteristic with the contracts of assignment, commission, and agency, determines the place of the contract of forwarding activity in transportation relations.

Key words and phrases: contract of forwarding activity; forwarding agent; operator; contract of multimodal transportation.

УДК 947(571.1)

Исторические науки и археология

В статье исследуются формы работы органов ГПУ-ОГПУ Омска в отношении студентов. Показано, что органы государственной безопасности осуществляли наблюдение за студенчеством через агентурный аппарат, выявляли оппозиционно настроенных по отношению к режиму студентов и удаляли их из вузов, информировали партийные органы о социальном составе, условиях жизни, политических настроениях и любых оппозиционных выступлениях омского студенчества. В результате деятельности органов ГПУ-ОГПУ, в омских вузах доминировали коммунистически ориентированные студенты.

Ключевые слова и фразы: органы государственной безопасности; ГПУ-ОГПУ; омские вузы; студенчество; формирование советской интеллигенции.

Василевский Виталий Петрович

*Омский государственный технический университет
vasilevskiy-vitaliy@mail.ru*

СТУДЕНЧЕСТВО ОМСКА КАК ОБЪЕКТ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ГПУ-ОГПУ®

Деятельность органов ГПУ-ОГПУ в отношении студентов вузов недостаточно исследована историками. Это объясняется рядом обстоятельств: во-первых, закрытостью архивных документов советских спецслужб, касающихся форм и методов их работы; во-вторых, в последние годы стало модным изучать деятельность советских спецслужб исходя из проведения ими политики государственного террора в отношении отдельных групп населения. Студенчество, как социальная группа, не подвергалось такому масштабному террору, как другие социальные слои и группы. В отдельных работах, касающиеся деятельности нелегальных организаций молодежи в Сибири, деятельность этих организаций рассматривается в рамках антикоммунистического сопротивления населения региона в связи с политикой коллективизации [8, с. 529]. Другие аспекты работы советских органов