

*В объединенный диссертационный совет 99.2.090.02,  
созданный при Федеральном государственном автономном  
образовательном учреждении высшего образования «Пермский  
государственный национальный исследовательский  
университет» и Федеральном государственном бюджетном  
образовательном учреждении высшего образования «Ульяновский  
государственный университет»*

*кандидата юридических наук, доцента,  
доцента кафедры гражданского права и процесса  
Института права и национальной безопасности  
Федерального государственного бюджетного образовательного  
учреждения высшего образования «Российская академия народного  
хозяйства и государственной службы при Президенте РФ»  
Ивановой Татьяны Николаевны  
адрес: 119571, г. Москва, проспект Вернадского, д. 82  
телефон: +7 (499) 956-99-99;  
e-mail: pkranepa@ranepa.ru.*

## **О Т З Ы В**

**официального оппонента**

на диссертацию Сапеги Вячеслава Александровича

на соискание ученой степени кандидата юридических наук на тему:

**«Договорное регулирование транспортно-экспедиционной  
деятельности»,**

представленную на соискание ученой степени кандидата юридических наук  
по специальности: 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

Проведенная научная экспертиза своевременно представленных  
диссертации и опубликованных работ по заявленной теме дает основание  
положительно оценить рецензируемое исследование по следующим критериям:  
1) актуальность избранной темы, 2) степень обоснованности научных  
положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, 3) их  
достоверность и 4) новизна. Данный тезис подтверждается следующими  
аргументами.

**1. Актуальность избранной темы** обусловлена тем, что правовое  
регулирование транспортно-экспедиционной деятельности заметно отстает от  
бурно развивающихся общественных отношений в сфере грузовых перевозок.

Транспортная отрасль переживает период коренных преобразований, что заметно сказывается на структуре договорных отношений между участниками транспортного процесса. Современному организатору перевозок приходится выполнять не только традиционные функции экспедитора, но и оказывать весь комплекс транспортно-логистических услуг, направленных на оптимизацию внешних и внутренних материальных потоков, а также сопутствующих им финансовых и информационных потоков, бизнес-процессов с целью минимизации общих затрат ресурсов. Для этого договорное регулирование должно учитывать возможность предоставления экспедитору полномочий не только по организации транспортно-логистического процесса, но и по управлению деятельностью субъектов, задействованных в качестве исполнителей услуг.

По-новому следует взглянуть на современные договорные отношения, складывающиеся при отправлении посылок, которые диссертант справедливо квалифицирует как парцельные грузы. В доктринальном аспекте встает проблема разграничения услуг почтовой связи и услуг транспортной экспедиции. К сожалению, транспортно-экспедиционная деятельность в сфере почтовых отправлений до настоящего времени не была предметом тщательного научного исследования. Все выводы, сделанные специалистами транспортного права, известные к настоящему моменту, можно свести к двум группам: 1) полное отрицание возможности отнесения действий по доставке почтовых отправлений к транспортно-экспедиционным услугам, связанным с перевозкой грузов и; 2) полное признание такой возможности. Транспортно-экспедиционную деятельность в сфере почтовых отправлений, как отдельный самостоятельный вид транспортной экспедиции, никто в своих трудах не затрагивал. С учетом того, что законодательство в данной сфере общественных отношений отсутствует вообще, следует признать назревшую необходимость проведения научных исследований по обозначенной проблематике.

Сказанное выше позволяет заключить то, что выбранная диссертантом тематика, безусловно, заслуживает внимания и пристального изучения с целью оптимизации существующего законодательства.

**2. Следует отметить высокую степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, что подтверждается в следующих положениях.**

Во-первых, в диссертации использован широкий спектр общенаучных, а также специально-юридических методов исследования (с. 9 диссертационного исследования). Особого внимания заслуживает метод правового моделирования. Его применение представляется эффективным, что отражается в полученных результатах, обладающих новизной. Так, с помощью данного метода в работе доказана необходимость совершенствования юридической конструкции договора транспортной экспедиции (с. 11 диссертации).

Во-вторых, теоретическая и практическая значимость исследования обусловлена новизной полученных результатов, создающих теоретико-методологические предпосылки для решения существующих научных и практических проблемы договорного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности. Авторская концепция развивает теорию транспортного права. Есть основания полагать, что диссертация может стать основой для дальнейшего развития транспортного права. Результаты исследования могут быть учтены в правоприменительной деятельности, а также в процессе преподавания дисциплины транспортное право (с. 14 – 15 диссертационного исследования).

**3. Достоверность результатов** проведенного исследования не вызывает сомнений в силу того, что все авторские идеи основываются на современной методологии, убедительной теоретической (с. 9 – 10 диссертационного исследования) и эмпирической базах (с. 10 диссертационного исследования). Работа базируется на теоретическом анализе трудов, выдающихся ученых в области теории права, гражданского и других отраслей права. Эмпирическая

база исследования представлена результатами изучения нормативных актов (19), международных актов (5); нормативных правовых актов зарубежных стран (Германии, Дании, Республики Казахстан); материалов судебной практики судов: вышестоящих судов, а также арбитражных судов различных инстанций.

Рукопись диссертации и автореферата оформлены в соответствии с требованиями, предъявляемыми к такому роду работ. Автореферат соответствует ее содержанию. Основные выводы работы в достаточной мере отражены в публикациях по теме. Степень апробации материалов исследования достаточная, соответствующая предъявляемым требованиям. Основные результаты диссертации апробировались на научных всероссийских и международных конференциях, опубликованы и отражены в 8 публикациях, в том числе в 6 статьях в научных журналах, рекомендованных ВАК РФ.

4. Достоинством представленной диссертации является ее несомненная **новизна**. Несмотря на наличие исследований по заявленной тематике, диссертант по-новому разрешает уже давно существующие «нестыковки» действующего транспортного законодательства с учетом концепции договорного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности. В качестве примера можно назвать обоснование автором существования таких самостоятельных видов услуг по перевозке, как перевозка грузовобагажа и перевозка порожнего вагона. Данные виды перевозки впервые рассмотрены как видообразующие признаки, используемые при классификации договоров транспортной экспедиции (с. 38-39 диссертации).

Новаторский подход продемонстрирован при аргументации предложений по совершенствованию юридической конструкции договора транспортной экспедиции (положение 1, выносимое на защиту, стр. 66 – 67 диссертационного исследования). При этом, впервые учтена возможность выступления в качестве клиента экспедитора не только грузоотправителя (грузополучателя), но и другого экспедитора, грузовладельца, отправителя грузовобагажа, отправителя и получателя порожнего грузового вагона и пассажира (с. 50 диссертации). Автор

при моделировании данной юридической конструкции также исходил из направленности договора транспортной экспедиции, которую диссертант попытался обосновать и уточнить (с. 59-60 диссертации).

Еще одним примером новаторского подхода диссертанта к разрешению «злободневных проблем» транспортного права является обращения к основам построения любого правового регулирования, а именно к понятийному аппарату, в частности, к особенностям толкования используемых понятий. Положительным образом можно оценить попытку автора разрешить существующую в транспортном праве дилемму о трактовании понятия «транспортное средство», которое является основополагающим при решении проблемы отграничения договора перевозки порожнего вагона от договора перевозки груза (с. 20-25 диссертации).

В.А. Сапега верно указывает, что логистический подход в современных условиях требует, во-первых, наличия у экспедитора возможности управлять всем процессом доставки, а, во-вторых, учета реалий цифровой трансформации экономических процессов (с. 107 диссертации). При этом, заслуживает внимания вывод диссертанта о гражданско-правовой сущности управляющего воздействия экспедитора, которое реализуется путем совершения односторонне-обязывающих сделок (с. 113 диссертации). Данный вывод, безусловно претендует на научную новизну.

Впервые научно обосновано, что транспортно-экспедиционные услуги в области почтовой деятельности должны включать действия по выполнению или организации выполнения услуг, связанных с доставкой посылок (положение 6, выносимое на защиту, с. 12 диссертации). Обосновано существование и выявлены особенности транспортно-экспедиционных услуг по отправлению посылок в сфере электронной коммерции (с. 126-128 диссертации) и транспортно-экспедиционные услуги по отправлению почтовых посылок (с. 132-137 диссертации).

Диссертант пришел к выводу о том, что транспортно-экспедиционные услуги в области почтовой деятельности должны включать действия по

выполнению или организации выполнения услуг, связанных с доставкой посылок. В качестве экспедитора при этом должен выступать оператор почтовой связи. Своеобразие данных услуг предложено отразить в законе «О почтовой связи и иных почтовых услугах» (с. 154 диссертации). На наш взгляд, В.А. Сапега сделал шаг в верном направлении на пути научного обоснования совершенствования законодательства о почтовой связи.

Таким образом, представляется, что цель диссертационного исследования, связанная с формированием комплексного научного представления о договорном регулировании транспортно-экспедиционной деятельности достигнута.

**5. Оценивая язык и стиль изложения материала Сапеги В.А.,** нельзя не отметить, грамотный, стилистически выверенный текст работы. Сама диссертация характеризуется логичным построением, последовательностью и системностью. Все выводы изложены точно и содержательно. Это свидетельствует о соответствии рукописи диссертации требованиям, предъявляемым к оформлению диссертационной работы.

Содержание диссертации, а также положения, выносимые на защиту, заслуживают положительной оценки. Однако, как и любое авторское всестороннее творческое исследование, носящее к тому же новаторский характер, некоторые положения не лишены дискуссионных моментов, нуждаются в дополнительных пояснениях, которые могут быть даны при защите диссертации.

1. Положение №1, выносимое на защиту, поднимает вопрос необходимости закрепления формулировки о снижении обязательственной нагрузки с клиента в определении договора транспортной экспедиции (ч.1 ст. 801 ГК РФ). Подобную аналогию возможно провести по отношению к иным видам договоров и закрепить в них формулировку о снижении с клиента непрофильных забот, что в значительной степени «утяжелит» законодательство без изменения

ключевых особенностей и сущности гражданских правоотношений сторон.

2. Положение №2, выносимое на защиту, поднимает вопрос разграничения основной цели правоотношения и вытекающих из договора дополнительных «прикладных» благ. При заключении договора транспортной экспедиции основной смысл правоотношения концентрируется на оказании услуг организации перевозки, в то же время снижение по отношению к клиенту непрофильных забот скорее является сопутствующим эффектом. В этой связи хотелось бы услышать развернутую позицию соискателя о потенциальном объеме непрофильных забот. Каким образом возможно очертить круг и провести законодательную грань между непрофильными заботами, относящимися к договору транспортной экспедиции, и иными заботами клиента, порожденными в результате правоотношений сторон?
3. Возможность приравнивания порожнего вагона к транспортному средству является дискуссионной. Относительно положения №4, выносимого на защиту, хотелось бы услышать развернутую конкретизацию позиции соискателя о практической значимости и ценности приравнивания порожнего вагона к транспортному средству. В случае признания порожнего вагона транспортным средством изменится ли правовое регулирование в части их регистрации?

В то же время данные замечания не влияют на общее положительное впечатление о проделанной работе и не нарушают целостность представленной автором концепции, сформированной в отношении договорного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности.

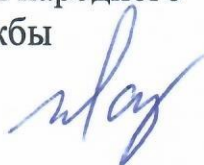
**Таким образом,** следует признать *высокую степень актуальности избранной темы, обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, их достоверность и новизну.* Есть основания считать, что представленная диссертационная работа является самостоятельным и законченным научным трудом, в котором на

основании выполненных автором исследований разработаны теоретические положения, совокупность которых можно квалифицировать как научное достижение.

Данная научная работа «Договорное регулирование транспортно-экспедиционной деятельности» отвечает требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям абз. 2 п. 9 Положения о присуждении ученых степеней, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 № 842, а ее автор, Сапега Вячеслав Александрович, заслуживает присуждения ему искомой ученой степени – кандидата юридических наук по специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

Официальный оппонент

кандидат юридических наук (12.00.03 - Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право), доцент, доцент кафедры гражданского права и процесса Института права и национальной безопасности ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ»



Татьяна Николаевна Иванова

«07» июня 2023 года

Подпись официального оппонента Ивановой Т.Н. заверяю:



Директор ИПНБ