

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 341.9:656.078

© Шахназарян Эдуард Флоберович,
Главное управление Минюста России

Логистика международных перевозок: влияние пандемии

Аннотация. Пандемия коронавируса нарушила непрерывную цепочку взаимодействия между производителем и потребителем, заставила внести серьезные корректировки в логистику большинства компаний. В настоящей статье на примере России, Китая и Европы рассматриваются влияние пандемии, а также введенные ограничительные меры в сферу перевозок на различных видах транспорта. В статье дана квалификация обстоятельствам непреодолимой силы со стороны законодателя. Актуальной проблемой также является тот факт, что суды Российской Федерации не относят пандемию коронавируса к обстоятельствам непреодолимой силы, что лишает стороны быть освобожденными от гражданско-правовой ответственности ввиду наступления таких обстоятельств. Несмотря на это, в процессе исследования на примере судебной практики удалось отметить тенденцию к определенным послаблениям должникам со стороны судов (снижение размеров неустойки, штрафных санкций и т.д.).

Ключевые слова: непреодолимая сила; форс-мажор; COVID-19; перевозка товаров.

© Eduard F. Shakhnazaryan,
Main Directorate of Ministry of Justice of Russia

Logistics of international transportation: impact of the pandemic

Abstract. The coronavirus pandemic has broken the continuous chain of interaction between the manufacturer and the consumer, forced to make serious adjustments to the logistics of most companies. The current paper, using the example of Russia, China and Europe, examines the impact of the pandemic, as well as the restrictive measures introduced in the field of transportation by various modes of transport. The paper has given a qualification to 'force majeure circumstances' on the part of the legislator. An urgent problem is also the fact that the courts of the Russian Federation do not classify the coronavirus pandemic as force majeure circumstances, which

deprives the parties of being exempted from civil liability due to the occurrence of such circumstances. Despite this, the current study, using the example of judicial practice, was able to note a tendency for certain indulgences to debtors by the courts (reducing the size of the penalty, penalties, etc.).

Keywords: force majeure; COVID-19; transportation of goods.

Коронавирусная инфекция COVID-19 (*coronavirus disease 2019*) уже вошла в историю и заставила многие страны принять меры чрезвычайного характера, что не может не влиять в негативном ключе в том числе и на сферу международной логистики. По самым скромным оценкам Всемирного банка, глобальная пандемия повлияла на снижение мировой экономики в среднем до 4,8% от ВВП [<https://rospotrebnadzor.ru>]. Самый сильный удар по субъектам предпринимательской деятельности пришелся на апрель—май 2020 г., так как именно в эти периоды в большинстве стран ввели «локдаун».

Оценить ближайшие перспективы в условиях распространения коронавирусной инфекции COVID-19 чрезвычайно сложно. Однако уже сегодня эксперты *Oxford Economics* утвердительно заявляют, что пандемия коронавируса вызовет глубокую рецессию в мировой экономике.

Последствия этих «бед» для субъектов логистики очевидны: закрытие магазинов, осуществляющих оптовые и розничные продажи, как следствие — снижение грузооборота и товарообмена. Введенный большинством крупных стран «пограничный санитарный контроль» резко увеличил сроки доставки товаров из-за вынужденных простоев транспорта на границах. В большинстве стран уменьшилось производство из-за сокращения перевозок, а в некоторых странах международные перевозки были вовсе приостановлены из-за закрытия границ.

Отметим, что пандемия коронавируса коснулась не только перевозчиков, осуществляющих перевозку товаров как внутри государства, так и за ее пределами. Сильно пострадавшими из-за введенных ограничительных мер также считаются арендодатели складских помещений, чьи склады и хранилища вынуждены были простаивать в связи с значительным снижением грузооборота.

В Российской Федерации актуальной проблемой остается отсутствие со стороны государства единого и последовательного механизма действий субъектов предпринимательской деятельности при наступлении форс-мажорных обстоятельств, а также непризнание пандемии коронавируса обстоятельством непреодолимой силы, что не дает стороне быть освобожденным от гражданской правовой ответственности.

С одной стороны, еще в марте 2020 г. глава Всемирной организации здравоохранения Т. Гебрейесус заявил, что ситуация с коронавирусной инфекцией может быть охарактеризована, как пандемия. Такое решение, по мнению руководителя Всемирной организации здравоохранения,

помимо прочего, обусловлено скоростью и масштабами передачи новой инфекции. С другой стороны, последствия эпидемии COVID-19 затронули практически все сектора экономики. Особенно пострадавшей считается транспортная сфера, а именно гражданская авиация. О влиянии последствий эпидемии на сферу логистики будет рассмотрено далее.

В сложившихся условиях значение имеет и квалификация последствий пандемии COVID-19, прежде всего, связанных с расторжением, неисполнением или ненадлежащим исполнением заключенных гражданско-правовых договоров в Российской Федерации. Здесь можно сразу отметить, что ФАС России в письме от 18 марта 2020 г. № ИА/21684/20 указала, что коронавирусная инфекция является обстоятельством непреодолимой силы. Аналогичную правовую позицию высказал Минфин России в письме от 19 марта 2020 г. № 24-06-06/21324.

При этом стоит сразу оговориться, что не все представители юридического научного сообщества согласны с такой позицией. Так, например, К. А. Волков, рассуждая на тему, пишет, что «Российская Федерация стала не первой страной, в которой была зафиксирована коронавирусная инфекция COVID-19. Можно сделать вывод о том, что присутствовала предсказуемость распространения данной инфекции на территории нашей страны. Более того, само по себе заболевание нельзя считать непреодолимой силой, так как в соответствии с ГК РФ обстоятельства непреодолимой силы должны делать невозможным надлежащее исполнение обязательств. Развитие же информационно-телекоммуникационных систем, а также возможностей удаленного исполнения многих гражданско-правовых обязательств указывает на то, что вирус COVID-19 должен учитываться для соответствующего должника в качестве непреодолимой силы с учетом имеющихся возможностей своевременного исполнения обязательств» [1, стр. 41].

При этом, как совершенно справедливо высказался Д. Казин: «В условиях уже начавшейся пандемии имеют значение не только ее последствия применительно к исполнению уже заключенных договоров, но и правильное определение условий вновь заключаемых договоров. В такой обстановке особенно важным становится правильное распределение рисков между контрагентами, а потому участникам оборота нужно задуматься о включении в договоры специальных условий относительно рисков, связанных с пандемией» [2].

Тем не менее, несмотря на полярность научных точек зрения на этот счет, законодатель все же предпринял попытку признать пандемию форс-мажорным обстоятельством, в результате чего возникла также необходимость вынесения соответствующих разъяснений, которые были сформулированы Верховным Судом РФ как рекомендации по вопросам применения законодательства о форс-мажоре в двух Обзорах судебной практики — от 21 апреля 2020 г. и 30 апреля 2020 г.

В первом Обзоре Верховный Суд РФ со ссылками на норму ст. 401 ГК РФ о форс-мажоре и на ранее принятое постановление Пленума Верховного Суда РФ от 24 марта 2016 г. № 7, указал на то, что «признание новой коронавирусной инфекции обстоятельством непреодолимой силы не может быть универсальным для всех категорий должников» [<https://www.vsrfr.ru>]. Верховный Суд РФ также пояснил, что судам необходимо учитывать регион, тип и условия деятельности, а также характер и срок обязательства, добросовестность должника и др.

Можно предположить, что именно данное пояснение и повлекло неоднозначность арбитражной практики и различие мотивов судов при принятии ими судебных решений.

Однако решением Арбитражного суда Кемеровской области № А27-746/2020 были частично удовлетворены требования о взыскании неустойки по договору 2017 г. за период неисполнения с 21 мая 2019 г. по 30 декабря 2019 г. Судом приняты во внимание доводы ответчика о том, что его деятельность относится к наиболее пострадавшей от эпидемии (автомобильный грузовой транспорт), но не отменил, а лишь снизил размер неустойки, не освободив должника от ответственности, с аргументацией того, что задолженность возникла еще до установления соответствующих ковидных ограничений.

Стоит отметить решение Арбитражного суда Кировской области № А28-4255/2020 о взыскании долга за поставку товара, в котором судом не принято во внимание ходатайство ответчика об отложении судебного заседания из-за невозможности прибытия ввиду коронавируса. Суд мотивировал тем, что в период действия ограничительных мер железнодорожное сообщение было сохранено.

Таким образом, можно сделать вывод, что суды однозначно принимают тот факт, что в столь неблагоприятных экономических условиях субъекты гражданского оборота остро нуждаются в послаблениях мер ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение взятых на себя обязательств, ведь зачастую стороны договора попросту были лишены объективной возможности исполнить обязательство надлежащим образом ввиду тех или иных причин, связанных с пандемией.

Подводя итог проведенному обзору судебных решений по квалификации пандемии как основания освобождения сторон от обязательства или изменения/расторжения договора по этой причине, необходимо отметить разноплановый и нетипичный характер рассмотрения судами указанной категории дел. Суды оценивают каждый конкретный случай индивидуально, а самым принципиальным моментом считается выяснение причинно-следственной связи между форс-мажором и неисполнением обязательства и детальное оценивание доказательств невозможности исполнения обязательства. При этом важно учитывать, что пандемия продолжается, и судебная практика, соответственно, еще

формируется и не приобрела своего окончательного вида.

Далее в статье на примере России, Китая и Европы будут рассмотрены проблемы организации международной логистики, вызванные пандемией коронавируса.

Логистика в России

Наиболее популярными видами перевозки товаров в России являются автомобильные и железнодорожные, причем как до пандемии, так и в период ее распространения. С точки зрения ценовой политики и эффективности в России доставки товаров воздушным, морским и внутриводным транспортом являются менее привлекательными для субъектов предпринимательской деятельности.

К преимуществам перевозки товаров железнодорожным сообщением относят следующие: экологическая безопасность, более высокая безопасность транспортировки товаров, чем у автомобильного транспорта, систематичность перевозок, несмотря на погодные условия в отличие от воздушного транспорта, а также экономичность и вместимость.

Однако стоит отметить, что железнодорожный транспорт, несмотря на свою привлекательность для осуществления перевозок, имеет ряд недостатков. Территории РФ имеют глобальные масштабы, и не каждый регион оснащен возможностью принимать железнодорожные сообщения. В связи с этим доставка в часть регионов страны занимает длительное время: от двух недель и более, а в некоторые регионы России вовсе нельзя попасть железнодорожным сообщением (например: Алтай, Камчатка и др.).

В период активного распространения пандемии и введенных со стороны государства ограничений убытки транспортной отрасли составили более 250 млрд руб. [<https://www.retail.ru/articles/logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-vliyanie-pandemii-covid-19-na-perevozki/>]. В указанный период основные потоки товарообмена из Китая и Европейского Союза были сокращены втрое. Установленные антиковидные меры спровоцировали длительные простои на границах, что привело к нарушению цепочки товарообмена между производителем и потребителем.

В России, как и во многих странах, самым пострадавшим видом сообщения на период введенных ограничений является авиасообщение. Из-за сложившейся эпидемиологической и экономической ситуации рейсы перевозок были подвержены систематическим изменениям, что вызывало длительный простой перевозимых товаров. Особенно это актуально для международных перевозок.

Положительная динамика отмечается в перевозках железнодорожным транспортом. Уже в начале 2021 г. сообщение между Китаем и Россией было в значительной степени восстановлено, а 14 января 2022 г. Пекин сделал официальное заявление о снятии ограничений на перевозки

товаров из России железнодорожным транспортом. «Мы получили официальное уведомление от Пекина, что китайские железные дороги с сегодняшнего дня снимают ограничения на прием грузов через железнодорожные погранпереходы. Они были введены в начале декабря 2021 года в рамках усиления мер по профилактике COVID-19 и контролю над эпидемиологической ситуацией», — рассказали в пресс службе ОАО «РЖД»

[<https://www.rbc.ru/business/15/01/2022/61e1d59f9a7947c44732f370>].

Логистика в Китае

В начале 2020 г. Китай ограничил трансграничные перевозки товаров со всеми странами, что образовало коллапс в мировой логистике и стало одной из причин роста мировой инфляции. Важно отметить, что Китай является крупнейшим партнером России по поставке товаров, обеспечивая большую часть поставок продуктов как животного происхождения, пищевых продуктов, так и автомобилей и много другого.

Уже в середине 2020 г. Китай быстро восстановил импорт и экспорт товаров, но несмотря на это многие страны все еще сохраняли ограничительные меры. В связи с этим большая часть поступающих контейнеров с товарами из Китая в различные страны не могло быть возвращено обратно в Китай, что вызвало кризис глобальной цепочки или как по-другому его называют «Контейнерный кризис». Для разрешения сложившейся ситуации китайские логистические компании стали доплачивать транспортным компаниям за доставку пустых контейнеров обратно в Китай. В связи с этим некоторые грузоперевозчики потеряли интерес к поставке товаров из других стран (Северная и Южная Америка, Европа), так как заработать на доставке пустых контейнеров в Китай стало проще.

На период пандемии все виды транспорта в Китае считались пострадавшими. Логистическим компаниям необходимо было экстренно строить альтернативные и наименее затратные пути перевозок. Так, большинство автомобильных перевозок в провинциях были заменены на железнодорожные сообщения. Именно железнодорожный транспорт в Китае в период пандемии показал себя с наиболее эффективной, оперативной и рентабельной стороны. Железнодорожные сообщения китайских провинций осуществляли сообщения в круглосуточном режиме, что поспособствовало заводам, различным фабрикам оперативно восстановить работу. В середине марта Гуанчжоу восстановил железнодорожные сообщения с Россией. Несмотря на некоторые внезапно возникающие сложности при осуществлении перевозок товаров через границу (например: перекрытие в середине 2021 г. Суэцкого канала) сообщение между Китаем и многими странами уже можно с уверенностью назвать наиболее восстановленным.

Власти Китая предприняли меры, способствовавшие стабилизации

сложившейся ситуации. Так, уже в конце 2020 г. были отменены дорожные сборы за проезд по мостам и тоннелям вплоть до окончания пандемии. Для транспорта, перевозящего предметы первой необходимости, были упрощены пограничные контроли. Со стороны государства предоставлялась активная финансовая поддержка малому бизнесу.

Логистика в Европе

Как и во многих странах, так и в Европе, наиболее пострадавшим видом транспорта является воздушный. Отмечается, что воздушный транспорт, хотя и служит во многих случаях самым быстрым способом доставки товаров, все же является самым затратным и рискованным. Из-за закрытия границ многие перевозчики и туристические компании вынуждены были вернуть своим клиентам уплаченные денежные средства за купленные билеты.

В отличие от Китая, одним из самых востребованных и рентабельных видов транспорта в Европе является автомобильный транспорт. Это вызвано короткими расстояниями внутренних перевозок.

Несмотря на то что во многих регионах Европы уже с начала 2021 г. были отменены ограничения на передвижение грузового автотранспорта в выходные дни, дороги оставались почти пустыми. Поток автомобилей в 2020—2021 гг. по сравнению с 2019 г. снизился более чем на 60%. Это привело к нехватке компаний, осуществляющих перевозку товаров, что явилось причиной резкого увеличения цен на услуги перевозок.

В начале 2021 г. в Европе у субъектов предпринимательской деятельности появилась возможность приостановить на неопределенный срок заключенные сделки в связи с форс-мажорными обстоятельствами. Более того, власти некоторых европейских стран позволили пострадавшей стороне отсрочить оплату аренды во время кризиса. Указанные действия со стороны европейских властей явились превентивными и способствующими мерами сдерживания роста цен и стабилизации сложившейся ситуации.

Таким образом, изучив практику России и международных партнеров в период пандемии, можно прийти к выводу, что несмотря на вариативность перевозок наиболее актуальным, стратегически важным и наименее пострадавшим видом перевозок является железнодорожное сообщение. Отмечается, что пандемия дала новые возможности и пути развития железнодорожному транспорту. В свою очередь практически во всех странах наиболее затратным и пострадавшим оказалось авиасообщение. Организация стабильной, бесперебойной логистики как внутри государства, так и за ее пределами, имеет особое значение для экономики любой развивающейся страны.

Литература

1. Волков, К. А. Пандемия COVID-19 как обстоятельство непреодолимой силы / К. А. Волков // Юридическая практика. — 2020. — № 1.

2. Казин, Д. COVID-19 как форс-мажор / Д. Казин // URL: <https://www.garant.ru/> (дата обращения: 21 февраля 2022 г.).

References

1. Volkov, K. A. Pandemiya COVID-19 kak obstoyatel'stvo nepreodolimoy sily [COVID-19 pandemic as a force majeure] / K. A. Volkov // Yuridicheskaya praktika. – 2020. – № 1.
2. Kazin, D. COVID-19 kak fors-mazhor [COVID-19 as a force majeure] / D. Kazin // URL: <https://www.garant.ru/> (data obrashcheniya: 21 fevralya 2022 g.).