

Дата поступления рукописи в редакцию: 29.05.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 29.06.2026 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2026-6-730-733

МАТВЕЕВА Наталья Алексеевна,
кандидат юридических наук, доцент
доцент Кафедры правового регулирования экономической деятельности
Юридического факультета Финансового университета
при Правительстве Российской Федерации,
e-mail: natamatveeva@rambler.ru

ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА: НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ТЕОРИИ И НОВОВВЕДЕНИЙ

Аннотация. Договор перевозки груза является весьма востребованным на современном этапе, поскольку способствует развитию торговых связей как внутри государства, так и на международной арене. Поэтому актуальным является вопрос полноты правового обеспечения рынка грузоперевозок, анализа возможных направлений повышения их уровня. Для того, чтобы его решить, необходимо четкое понимание правовой природы гражданско-правового договора перевозки груза, правил его заключения. В данной статье анализируется понятие, субъектный состав и другие аспекты договора перевозки груза, делается вывод о необходимости индивидуального подхода при организации каждой в отдельности перевозки груза в зависимости от особых характеристик последнего, а также того вида транспорта, которым груз перевозится профессиональным участником гражданских правоотношений – перевозчиком по требованию грузоотправителя его получателю. В завершении акцент делается на нововведении, легальном закреплении национальной цифровой транспортно-логистической платформы «ГосЛог».

Ключевые слова: груз, перевозка груза, договор перевозки груза, гражданско-правовой договор, транспорт, транспортное средство, перевозчик, отправитель груза, получатель груза, цифровая платформа.

MATVEEVA Natalya Alekseyevna,
PhD (Law), Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Legal Regulation of
Economic Activities of the Faculty of Law of the
Financial University under the Government of the Russian Federation

CARGO CARRIAGE CONTRACT: SOME THEORETICAL ISSUES AND INNOVATIONS

Annotation. Cargo transportation contracts are in high demand today, as they facilitate the development of trade relations both domestically and internationally. Therefore, the issue of comprehensive legal support for the cargo transportation market and the analysis of possible ways to improve it are pressing. To resolve this issue, a clear understanding of the legal nature of a civil contract for the carriage of goods and the rules for its conclusion is necessary. This article analyzes the concept, parties involved, and other aspects of a contract for the carriage of goods, concluding that an individual approach is required when organizing each individual cargo shipment, depending on the specific characteristics of the cargo, as well as the mode of transport used by the professional participant in civil legal relations—the carrier—at the request of the shipper to the recipient. In conclusion, the emphasis is placed on an innovation: the legal consolidation of the national digital transport and logistics platform “GosLog.”

Key words: Cargo, cargo transportation, cargo transportation contract, civil law contract, transport, vehicle, carrier, cargo sender, cargo recipient, digital platform.

Перевозка в том числе груза является ярким примером возмездного оказания услуг. Для осуществления грузопе-

ревозки необходимо заключить гражданско-правовой договор, понятие которого в общем подпадает под определение договора возмездного ока-

зания услуг, сформулированного в ст. 779 Гражданского кодекса РФ (далее – ГК РФ), поскольку как и в договоре возмездного оказания услуг исполнитель обязуется по заданию заказчика оказать услуги (совершить определенные действия или осуществить определенную деятельность), а заказчик обязуется оплатить эти услуги. При этом исполнителем услуги является перевозчик груза, а заказчиком – грузоотправитель. Однако в п. 2 данной статьи оговаривается, что положения о возмездном оказании услуг не относятся собственно к перевозке, так как урегулированы главой 40 ГК РФ, посвященной перевозке в целом.

В соответствии со ст. 785 ГК РФ договором перевозки груза следует считать такой договор, на основании которого перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Данный договор по общему правилу является реальным, поскольку в легальном определении указывается на обязанность перевозчика доставить в пункт назначения уже вверенный, то есть переданный ему отправителем груз. Именно с этого момента возникают взаимные права и обязанности сторон, а не с момента договоренности о возможной будущей перевозке хотя и вполне определенного груза. Исключение из этого общего правила содержится в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ РФ). Так, на основании ст. 115 КТМ РФ по договору морской перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз, который ему передал или передаст отправитель, в порт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату (фрахт). Поскольку законодатель допускает оговорку о том, что груз в том числе может быть передан в будущем, в этом случае следует считать договор перевозки груза морским транспортом консенсуальным.

Взаимность прав и обязанностей сторон договора перевозки груза, наличие как прав и обязанностей у перевозчика, так и прав и обязанностей у отправителя груза, указывает на его двустороннеобязывающий характер. Договор перевозки груза безоговорочно считается возмездным, поскольку обязывает контрагента предоставить встречное предоставление, за перевозку груза отправитель обязан внести плату, соответствующую в определенных случаях тарифам и сборам, а в иных – прописанной в самом договоре цене. Также данный договор носит предпринимательский характер, причем как перевозчик груза, так и

его отправитель в большинстве случаев являются предпринимателями. Однозначно целью перевозчика, ведения им деятельности по перевозке груза, является систематическое получение прибыли (ст. 2 ГК РФ).

Итак, субъектами данного соглашения выступают два контрагента, отправитель груза и перевозчик. Как правило, договор перевозки груза заключается в пользу третьего лица. Это не будет означать трехстороннего характера договора, ибо получатель в таком случае не является контрагентом именно договора перевозки.

Предметом договора считаются действия сторон с целью надлежащего исполнения своих обязательств, а именно своевременная передача отправителем в оговоренном месте оговоренного груза с соблюдением требований безопасности в оговоренных количестве, таре и упаковке и т.п. и оплата перевозочных услуг согласно установленным тарифам и сборам, а также своевременное принятие перевозчиком указанного груза, надлежащее перемещение его оговоренным видом транспорта в указанное в договоре место и передача груза его получателю. Договор перевозки груза заключается в письменной форме, а на основании п. 2 ст. 785 ГК РФ в подтверждение заключения данного договора перевозчик должен составить особый документ и выдать его отправителю. Таким документом по общему правилу является транспортная накладная. Однако на определенных видах транспорта этот документ может именоваться иначе, например, коносаментом на морском транспорте (ст. 117 КТМ РФ).

Объект договора – принятый перевозчиком к отправке груз, соответствующий требованиям законодательства, который перевозчик должен доставить в оговоренные с отправителем место, время и передать его указанному отправителем лицу. В качестве объекта договора перевозки могут выступать любые грузы, разрешенные к перевозке отечественным законодательством, в том числе, например, и грузы с опасными свойствами (понятие опасных грузов отсутствует в главе 40 «Перевозка» ГК РФ, однако п. 1 ст. 894 ГК РФ, посвященной иным договорным правоотношениям, к опасным относит вещи, легковоспламеняющиеся, взрывоопасные или вообще опасные по своей природе).

Предпринимательский характер договора перевозки груза, на что указывалось выше, проявляется также в том, что перевозочная деятельность осуществляется на постоянной основе, систематически, профессиональным участником гражданского оборота, обладающим специальными знаниями как по управлению транспортным средством (безопасность движения, выбор оптимального маршрута следования, кратчайшего и

безопасного), так и по собственно транспортировке груза (обладает знаниями, умениями и навыками размещения груза в транспортном средстве, обеспечения надлежащего температурного режима и режима проветривания, загрузки и выгрузки и т.п.). Порой грузоотправителю также необходима систематическая перевозка груза, например, если он является производителем определенной продукции, которую с оговоренной периодичностью по договору поставки должен передавать покупателю.

На этот случай законодатель предусмотрел возможность заключения перевозчиком и грузовладельцем долгосрочного договора об организации перевозок грузов (ст. 798 ГК РФ). Так, по договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В договоре об организации перевозки грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки. Думается такой договор перекликается с одной из специальных договорных конструкций, названных статьей 429.4. ГК РФ договором с исполнением по требованию или абонентским договором. В частности, таковым признается договор, предусматривающий внесение одной из сторон (абонентом) определенных, в том числе периодических, платежей или иного предоставления за право требовать от другой стороны (исполнителя) предоставления предусмотренного договором исполнения в затребованных количестве или объеме либо на иных условиях, определяемых абонентом.

Заключение таких договоров особо оговаривается транспортными уставами и кодексами, например, на основании ст. 10 Устава железнодорожного транспорта (далее – УЖТ) грузоотправители, грузополучатели при систематическом осуществлении перевозок грузов могут заключать с перевозчиками долгосрочные договоры об организации перевозок. Долгосрочный договор предусмотрен и ст. 118 КТМ РФ. Так, перевозчик и грузовладелец при осуществлении систематических морских перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации морских перевозок грузов.

В случае заключения подобных договоров особую роль играет современная возможность использования цифровых ресурсов. Так, Постановлением Правительства Российской Федерации [4] утверждено Положение о национальной цифровой транспортно-логистической платформе «ГосЛог», которая создана с целью «информационного обеспечения процессов управления транс-

портно-логистическим комплексом посредством формирования единого пространства для взаимодействия государственных органов, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, предоставляющих транспортные услуги, физических лиц, юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, являющихся пользователями транспортных услуг, обеспечивающего повышение надежности, эффективности, скорости и безопасности внутренних и международных грузовых перевозок всеми видами транспорта и конкурентоспособности транспортных услуг российских организаций на мировом рынке».

Такой ресурс станет, с одной стороны, своего рода банком данных о перевозчиках, об их возможностях (транспортных средствах, которыми они перевозят грузы, сроках, цене оказываемой услуги и других условиях), с другой стороны, приведет к единообразию во внутренних перевозках грузов, к их систематизации и унификации, будет стимулировать новых участников договорных правоотношений по грузоперевозкам к добросовестной и безопасной деятельности, примером для которой служат те участники рынка, которые уже зарекомендовали себя с положительной стороны. Предполагается, что данный ресурс будет ориентироваться на устоявшиеся цифровые стандарты, будет использовать технологии и программное обеспечение, позволяющие всеобъемлюще получать и систематизировать, сохранять и по запросу предоставлять необходимую информацию в транспортно-логистической сфере.

Причем эту цель позволят решить задачи по «сбору и обработке статистической и аналитической информации о транспортно-логистическом комплексе; поддержке принятия решений о развитии транспортной инфраструктуры на основе транспортно-экономического баланса Российской Федерации; обеспечению предоставления доступа к информации, содержащейся на платформе, участникам информационного взаимодействия; а также по организации и обеспечению защищенного информационного взаимодействия участников информационного взаимодействия» [4]. Основным интерес к информации, размещаемой на платформе, проявляют юридические лица и индивидуальные предприниматели, предоставляющие транспортные услуги, физические лица, юридические лица и индивидуальные предприниматели, являющиеся пользователями транспортных услуг.

При этом пользователями в первую очередь называются Министерство транспорта Российской Федерации; Федеральная служба по надзору в сфере транспорта; иные федеральные органы исполнительной власти в пределах своих полномочий, а также исполнительные органы

субъектов Российской Федерации в пределах своих полномочий. Основу размещаемой на платформе информации предоставляют такие Министерства, как внутренних дел; транспорта Российской Федерации; по развитию Дальнего Востока и Арктики; экономического развития Российской Федерации; а также Федеральные службы: налоговая; таможенная; государственной регистрации, кадастра и картографии; по ветеринарному и фитосанитарному надзору; по надзору в сфере транспорта; иные федеральные органы исполнительной власти и исполнительные органы субъектов Российской Федерации в пределах своих полномочий.

Законодатель провозгласил принципы деятельности данной цифровой платформы, к которым в том числе относит «полноту, достоверность, актуальность информации, содержащейся на ней; своевременность размещения указанной информации; однократность ввода информации и многократность ее использования; открытость и доступность информации, содержащейся на платформе, за исключением информации, доступ к которой ограничен законодательством Российской Федерации об информации, информационных технологиях и о защите информации, законодательством Российской Федерации в области персональных данных, законодательством Российской Федерации о коммерческой тайне и об иной охраняемой законом тайне; обеспечение оперативного доступа к платформе участникам информационного взаимодействия вне зависимости от их территориальной удаленности от центров хранения и обработки данных при условии разграничения прав доступа к ресурсам платформы; обеспечение защиты информации, содержащейся на платформе» и др.

Такая платформа должна стать доступной для профессиональных участников гражданского оборота, как уже состоявшихся субъектов договорных отношений в транспортно-логистической сфере (однократно или на долгосрочной основе заключавших подобные соглашения), так и будущих контрагентов, как на стороне перевозчика, так и на стороне в том числе отправителя груза и др. На оператора данной платформы возлагаются серьезные обязанности почти в режиме реального времени следить за транспортно-логистической деятельностью, с целью внесения соответствующих изменений и дополнений, анализировать и систематизировать обновляемую информацию, вести статистический учёт, а также реестры субъектов перевозки.

Слаженная работа данной цифровой платформы позволит полноценно взаимодействовать

участникам перевозочного процесса, объединит воедино транспортно-логистическую деятельность в пределах всей географически протяженной Российской Федерации. Ожидаемыми результатами является расширение торговых и иных связей, возможность заключения большего числа соответствующих договоров, уверенность в их безопасности, а также в надёжности, добросовестности контрагентов. В конечном итоге подобная цифровизация транспортно-логистической сферы будет способствовать укреплению государственной экономики в целом.

Список литературы:

[1] Бабкин А.И. Некоторые вопросы правового регулирования отношений, возникающих из договора перевозки грузов автомобильным транспортом // Российский судья. - 2019. - № 1. - С. 3 - 10.

[2] Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: - Статут, - 2003. - Кн. 4. - 910 с.

[3] Микрюков В.А., Микрюкова Г.А. Принцип добросовестности в судебной практике разрешения споров, связанных с перевозкой грузов, пассажиров и багажа // Вестник арбитражной практики. - 2020. - № 1. - С. 28 - 36.

[4] Постановление Правительства РФ от 14.02.2026 № 139 «Об утверждении Положения о национальной цифровой транспортно-логистической платформе Российской Федерации «ГосЛог» // Собрание законодательства РФ. - 2026. - № 8. - Ст. 916.

References:

[1] Babkin A.I. Certain issues of legal regulation of relations arising from the contract for the carriage of goods by road // Russian judge. - 2019. - No. 1. - pp. 3 - 10.

[2] Braginsky M.I., Vitryansky V.V. Contract law. Contracts for transportation, towing, freight forwarding and other services in the field of transport. Moscow: - Statut, - 2003. - Book 4. - 910 p.

[3] Mikryukov V.A., Mikryukova G.A. The principle of good faith in judicial practice of resolving disputes related to the carriage of goods, passengers and baggage // Bulletin of arbitration practice. - 2020. - No. 1. - P. 28-36.

[4] Resolution of the Government of the Russian Federation of February 14, 2026 No. 139 "On approval of the Regulation on the national digital transport and logistics platform of the Russian Federation "GosLog" // Collected Legislation of the Russian Federation. - 2026. - No. 8. - Art. 916.