

Дата поступления рукописи в редакцию: 03.02.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 16.02.2026 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2026-1-319-322

БОНДАРЕНКО Павел Константинович,
Аспирант Российского государственного университета
правосудия имени В.М. Лебедева,
e-mail: mail@law-books.ru

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ПРИМЕНЕНИЯ И РЕГУЛИРОВАНИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ, КАК КЛЮЧЕВОГО ЭЛЕМЕНТА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕСПЕРЕБОЙНОГО ГРУЗОПОТОКА В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

Аннотация. Автором в рамках представленной научной статьи осуществляется комплексный анализ договорных конструкций, регулирующих прямые смешанные перевозки, с учетом положений Гражданского кодекса Российской Федерации. Особое внимание уделяется идентификации проблемных аспектов правового регулирования и разработке научно обоснованных рекомендаций по их минимизации в контексте эффективного взаимодействия различных видов транспорта для обеспечения непрерывного потока грузов между российскими регионами.

Ключевые слова: логистика, смешанная перевозка, торговля, транспорт, гражданский кодекс РФ, деловые отношения, товар, стороны договора, ответственность, риск, транспортно-правовая инфраструктура.

BONDARENKO Pavel Konstantinovich,
Postgraduate Student,
V.M. Lebedev Russian State University of Justice

LEGAL ASPECTS OF THE APPLICATION AND REGULATION OF MULTIMODAL LOGISTICS SYSTEMS AS A KEY ELEMENT IN ENSURING UNINTERRUPTED FREIGHT FLOW IN A GLOBALIZED WORLD

Annotation. In this research article, the author provides a comprehensive analysis of contractual structures governing direct multimodal transport, taking into account the provisions of the Civil Code of the Russian Federation. Particular attention is paid to identifying problematic aspects of legal regulation and developing scientifically based recommendations for their mitigation in the context of effective interaction between various modes of transport to ensure uninterrupted freight flow between Russian regions.

Key words: logistics, multimodal transport, trade, transport, Civil Code of the Russian Federation, business relations, goods, parties to a contract, liability, risk, transport and legal infrastructure.

Глобализация экономики и рост международных деловых связей способствует образованию спроса со стороны потребителей как одного из сторон договора смешанных прямых перевозок и как следствие, потребность в мультимодальных логистических системах.

Эти системы способствуют обеспечению бесперебойной транспортировки и доставки грузов и различных товаров между разными точками назначения как по всей территории Российской Федерации, так и во всем мире, применяя логи-

стические услуги различных крупных транспортных компаний и различные виды транспорта в рамках единого сообщения.

В этом контексте прямые смешанные перевозки, где груз перевозится несколькими видами транспорта по одному документу, становятся важным и эффективным способом транспортировки товаров и грузов через транспортно-правовую инфраструктуру.

Однако, как и в любой сфере услуг, в мультимодальной логистике существуют дилеммные ситуации правового регулирования.

Они связаны с необходимостью усовершенствования норм, управляющих различными логистическими системами, и обеспечением баланса интересов всех участников правоотношений, имеющих разный деловой статус.

Существенная роль данного исследования, касающегося договорного регулирования прямых смешанных сообщений в сфере гражданского права Российской Федерации, связана со следующими неотъемлемыми предпосылками в рассматриваемой сфере логистических услуг:

1. Необходимость в детализации и конкретике правовой базы регулирования, то есть несмотря на то, что основные правила закреплены в Гражданском кодексе РФ, многие вопросы прямых смешанных перевозок регулируются различными отраслевыми законами и международными договорами, что в последствии может привести трудности обоснования и уяснения в сфере применения действующего законодательства Российской Федерации, что может способствовать необходимости совершения определенных действий направленных на разрешение таких ситуаций.
2. Дилеммные ситуации в реализации, а именно увеличение количества судебных разбирательств по поводу распределения ответственности между разными перевозчиками указывает на необходимость более точного толкования положений Гражданского кодекса РФ, касающихся смешанных перевозок, что упрощает осуществление и предоставление услуг компаниями.
3. Экономическая значимость, заключающаяся в правовом регулировании прямых смешанных перевозок, которая напрямую влияет на то, насколько конкурентоспособна российская логистика в международной торговле, на фоне других государств осуществляющих логистические услуги.
4. Преимущества определения, при условии чего необходимо четко определить, что представляет собой договор прямой смешанной перевозки с юридической точки зрения и какое место он занимает среди других транспортных обязательств и условий ее реализации на современном этапе.
5. Целесообразность проведения анализа и в последствии необходимость выделения актуальности детального изучения, как распределяется ответственность между участниками перевозки, оговоренные в сторонах договора, в соответствии с нормами Гражданского кодекса РФ.
6. Важность выявления и устранения различных коллизий между общими нормами граждан-

данского права и специальными правилами, установленными в транспортных уставах, определяющих условия и порядок реализации мультимодальных логистических услуг в сфере транспортировки товаров и грузов.

Для формирования предложений по совершенствованию правового режима прямых смешанных перевозок представляется необходимым проведение комплексного исследования правоотношений возникающих между грузоотправителем и грузополучателем, как участников договора прямых смешанных перевозок.

Также необходимо отметить, что в рамках договора на осуществление услуг по транспортировке товаров и иных грузов допускается привлечение нескольких организаций к исполнению обязательств.

При этом организация, выполняющая функцию перевозчика, должна отвечать установленным требованиям и обладать правовым статусом, аналогичным статусу грузоотправителя.

Грузоотправителем признается физическое или юридическое лицо, которое действует от собственного имени или является уполномоченным представителем собственника груза, что должно быть отражено в договоре перевозки.

Данное исследование предполагает анализ общественных отношений, возникающих в процессе организации и осуществления прямых смешанных перевозок, а также действующего гражданского законодательства Российской Федерации, регулирующего договорные обязательства в сфере логистики.

Кроме того, будет осуществлен анализ доктринальных подходов и судебной практики. Методологическая основа исследования будет включать:

Формально-юридический метод, предполагающий анализ структуры статей 785, 796–800 Гражданского кодекса РФ.

Сравнительно-правовой метод, заключающийся в сопоставлении норм ГК РФ с положениями Устава железнодорожного транспорта и Воздушного кодекса Российской Федерации.

Системный подход, рассматривающий ПСМ как элемент транспортной системы.

Анализ судебной практики, включая изучение постановлений Высшего Арбитражного Суда РФ и арбитражных дел, касающихся споров о возмещении ущерба при мультимодальных перевозках.

Ответственность сторон в мультимодальных услугах основывается на следующих основных принципах:

- 1) принцип солидарности, представленный в статье 799 ГК РФ

- 2) принцип презумпции вины ответчика в лица перевозчика оказывающего мультимодальные услуги представленный в статье 796 ГК РФ

Вместе с тем, ограничение размера возмещения материального ущерба в качестве стоимости за поврежденный товар, указанной в накладной, зачастую не во всех случаях покрывает реальные убытки заказчиков логистических услуг в лице владельцев перевозимого груза, в виду чего имеет место быть возможного возникновения финансовых потерь в виде непокрытых расходов и образование убытков, иначе говоря вероятны экономические риски.

Главная особенность договора перевозки грузов заключается в необходимости обеспечения точного определения этапа транспортировки, на котором произошло деформирование перевозимого товара.

На самом деле, данный факт имеет существенное значение потому как ответственность возлагается на конкретного перевозчика, ответственного за транспортировку вверенного груза и обеспечение его целостности и сохранности в первоначальном виде на этапе осуществления непосредственно им перевозки товаров и грузов.

В случае, если груз поврежден при перегрузке с железнодорожного на автомобильный транспорт, виновным будет считаться перевозчик, осуществлявший эту его перевозку на своем транспорте согласно п. 3 ст. 799 Гражданского кодекса РФ.

Для того чтобы привлечь к ответственности лицо, осуществляющее транспортировку груза и признать его виновным в нанесении ущерба именно на этапе его ответственности, при перевозке груза необходимо наличие трех основных обстоятельств:

- 1) Факт причинения ущерба, которая может выражаться в утрате, причинении порчи или повреждении товара или превышение оговоренных в договоре перевозки сроков транспортировки товара в конечный пункт назначения;
- 2) Наличие прямой причинно-следственной связи между действиями перевозчика и возникшим ущербом, что подтверждает несомненно его вину.
- 3) Предполагаемая вина перевозчика, которая считается доказанной, если он не сможет опровергнуть ее, при этом определенная процедура по доказыванию невиновности лежит на транспортной компании.

Действующий в Гражданском кодексе Российской Федерации институт ответственности в области транспортной логистики, перевозок гру-

зов и мультимодальных услуг в том числе благодаря механизму солидарной ответственности, призван защищать интересы владельцев товаров и грузов.

В виду чего для его усовершенствования необходимы следующие действия:

- 1) Согласованность правил расчета возмещения причиненных убытков в соответствии с международными стандартами и правилами регулирующие такие обстоятельства и ситуации.
- 2) Установление четких правил взаимодействия между нормами Гражданского кодекса РФ и отраслевыми уставами.
- 3) Интеграция информационных технологий, таких как системы отслеживания грузов и электронные накладные, для упрощения процедуры доказательства.

Различные правовые коллизии между Гражданским кодексом Российской Федерации и специальными законами в области мультимодальной логистики образуют неясности в правовом регулировании.

В частности, различия в методах и способах определения размера причиненного ущерба транспортными компаниями и владельцам товаров и грузов установленных Воздушным кодексом и Гражданским кодексом Российской Федерации, усложняют выработку и применение в практической деятельности единого подхода по привлечению ответственных за перевозки грузов транспортных компаний, к определенной ответственности.

В связи с этим, вопросы ответственности при смешанных перевозках остаются предметом активных дискуссий в транспортном праве и требуют дальнейшей проработки как на законодательном уровне, так и в научных исследованиях.

Для решения указанных проблемных обстоятельств и ситуаций предлагаются следующие способы решения:

- 1) Ввести в Гражданский кодекс РФ определение «оператора смешанной перевозки» и установить для него обязательное страхование рисков;
- 2) Уточнить положения статьи 799 ГК РФ, касающиеся порядка предъявления регрессных требований между различными перевозчиками, участвующими в мультимодальной логистике;
- 3) Разработать методические рекомендации по установлению виновного этапа перевозки при смешанных перевозках, с привлечением к этой работе Роспотребнадзора и отраслевых транспортных объединений.

Договор смешанной перевозки обладает признаками публичного, реального и возмездного

договора, но отличается особой сложностью, обусловленной участием большого числа сторон и использованием различных видов транспорта.

В ходе анализа были обнаружены следующие существенные недостатки:

- 1) Недостаточное правовое регулирование роли оператора мультимодальных перевозок, поскольку отсутствует четкого законодательного регулирования статуса оператора прямых смешанных перевозок препятствует его способности централизованно управлять всеми этапами перевозки и выступать единым ответственным лицом перед заказчиком.
- 2) Трудности в установлении ответственности перевозчика, к примеру: непрозрачность процедур передачи груза между различными видами транспорта затрудняет точное определение виновника в случае возникновения проблем или ущерба.

Договор мультимодальной перевозки характеризуется как сложное обязательство, в котором переплетаются элементы публичного права и множественность субъектов.

Его правовая природа обуславливает необходимость унификации норм Гражданского кодекса Российской Федерации и транспортных уставов, а также четкого определения правового статуса оператора перевозки.

Судебная практика демонстрирует устойчивую тенденцию к признанию единства данного обязательства, что коррелирует с потребностями современной логистической деятельности.

В заключение следует отметить, что проведенное исследование способствует не только систематизации теоретических знаний о договорных аспектах прямых мультимодальных перевозок, но и формированию практических предложений, направленных на минимизацию рисков в транспортно-логистической сфере.

Следовательно, договорное регулирование мультимодальных перевозок в Российской Федерации, оставаясь динамично развивающейся областью правоприменения, требует системного подхода к устранению выявленных пробелов.

Достижение баланса интересов всех сторон и обеспечение устойчивого развития транспортной инфраструктуры возможно исключительно через интеграцию законодательных, технологических и практических механизмов.

Список литературы:

- [1] Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) (Статьи 785, 788, 796–800, 1047, 1050, 1053, регулирующие общие положения о перевозках, ответственности и соглашениях)
- [2] Федеральный закон от 08.08.2024 № 288-ФЗ «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» (Вступает в силу с 01.09.2025. Устанавливает правила оформления единого транспортного документа, порядок заключения договоров и ответственность сторон)
- [3] Проект Федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» (подготовлен Минтрансом России 03.07.2017)
- [4] Приказ Минтранса России от 13.01.2025 № 4 «Об установлении Перечня допускаемых для перевозок в прямом смешанном сообщении...»
- [5] Устав железнодорожного транспорта РФ (ФЗ № 18-ФЗ от 10.01.2003)
- [6] Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (ФЗ № 24-ФЗ от 07.03.2001)
- [7] Егiazаров В.А. Транспортное право. — М.: Юстицинформ, 2020.

References:

- [1] Civil Code of the Russian Federation (Part Two) (Articles 785, 788, 796-800, 1047, 1050, 1053 governing general provisions on transportation, liability and agreements)
- [2] Federal Law of 08.08.2024 No. 288-FZ "On Direct Mixed (Combined) Transportation" (Enters into force on 01.09.2025. Establishes the rules for drawing up a single transport document, the procedure for concluding contracts and the liability of the parties)
- [3] Draft Federal Law "On Direct Mixed (Combined) Transportation" (prepared by the Ministry of Transport of Russia 03.07.2017)
- [4] Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 13.01.2025 No. 4 "On the establishment of the List of permissible for transportation in direct mixed traffic..."
- [5] Charter of Railway Transport of the Russian Federation (Federal Law No. 18-FZ dated 10.01.2003)
- [6] Code of Inland Water Transport of the Russian Federation (Federal Law No. 24-FZ dated 07.03.2001)
- [7] Egiazarov V.A. Transport law. - M.: Justicinform, 2020.

