Правовое регулирование логистических услуг: соотношение договорных форм и отраслевой специфики

Рунова Елизавета Игоревна
Студент, кафедра гражданского права, Российский государственный университет правосудия имени В.М. Лебедева, elizaar.runova@mail.ru

Статья посвящена разграничению договорных конструкций, применяемых при оказании логистических услуг, и выявлению влияния отраслевых транспортных режимов на выбор правовой модели. Актуальность темы связана с тем, что логистика на практике оформляется через неоднородные договорные связи, тогда как в гражданском законодательстве отсутствует самостоятельный тип договора логистических услуг. Научная новизна состоит в построении схемы квалификации логистической деятельности по преобладающему обязательству и по отраслевому режиму перевозки. Цель исследования — установить, в каких случаях логистическая операция подлежит оформлению договором перевозки, транспортной экспедиции, возмездного оказания услуг либо фрахтования, а где требуется смешанная конструкция. Методическая база опирается на анализ научных публикаций, сравнительно-правовой разбор, классификацию и логико-юридическое толкование. Исследовательский корпус составили современные русскоязычные работы по транспортному и гражданскому праву, нормативные акты, транспортные уставы и кодексы. В аналитической части раскрыты критерии разграничения договоров, последствия цифровизации перевозочного документооборота и специфика ответственности участников логистической цепи. Практическая ценность полученных выводов связана с подготовкой договоров, квалификацией спорных отношений и снижением риска неверного выбора правовой формы.
Ключевые слова: логистические услуги, договор перевозки груза, договор транспортной экспедиции, возмездное оказание услуг, фрахтование, смешанный договор, транспортное право, электронные перевозочные документы, ответственность перевозчика, ответственность экспедитора.

Введение

Рост комплексных логистических сервисов обострил старую для частного права проблему: хозяйственный оборот давно использует категорию «логистическая услуга», а гражданское законодательство оперирует иным набором договорных моделей. Из-за такого расхождения один и тот же массив действий нередко описывается в договоре как единый сервис, хотя по юридической природе внутри него сосуществуют перевозка, экспедиционное сопровождение, фрахтование, информационное обслуживание, документооборот, координация маршрута и иные действия. Ошибка квалификации затрагивает порядок заключения договора, набор обязательных документов, пределы ответственности, правила привлечения третьих лиц и способ распределения рисков между участниками цепи поставки.

Цель исследования — установить соотношение договорных форм, применяемых при оказании логистических услуг, и показать, как отраслевой транспортный режим влияет на выбор правовой конструкции. Для достижения цели решаются три задачи: определить границы применения общегражданской модели возмездного оказания услуг в логистике; разграничить договор перевозки, транспортную экспедицию, фрахтование и смешанные конструкции по предмету и преобладающему обязательству; выявить воздействие отраслевой специфики перевозок и цифрового документооборота на содержание прав и обязанностей сторон.

Научная новизна работы состоит в том, что логистическая деятельность рассматривается не через хозяйственный термин, а через систему юридических критериев квалификации: фактическое перемещение груза, организация перевозки, предоставление вместимости транспортного средства, выполнение сопутствующих действий вне режима перевозки. Такая постановка вопроса позволяет устранить смешение гражданско-правовых форм и точнее выстроить договорную работу в транспортной сфере.

Материалы и методы

Материальную базу исследования составили современные русскоязычные публикации по гражданскому и транспортному праву, посвященные договорной квалификации перевозочных и логистических отношений. Е.Д. Агарелик, А.А. Гудман, А.Ю. Ломако [1] анализируют основания и формы ответственности сторон по договору транспортной экспедиции; Ю.А. Арестова и М.Ю. Артамонова [2] обращаются к цифровой инфраструктуре транспортно-логистической платформы и трудностям интеграции в ее сервисы; В.А. Бледных и А.А. Чульдум [3] рассматривают правовое регулирование международных автомобильных перевозок; Н.А. Бутакова [4] раскрывает узловые проблемы договора транспортной экспедиции; Ю.С. Гущин [5] исследует цифровые инструменты внешнеторговой логистики; Ю.А. Лончакова [6] проводит разграничение договора перевозки груза и договора транспортной экспедиции; Н.А. Пряхина и Е.В. Чуклова [7] изучают договор воздушной перевозки грузов; А.С. Рыжова [8] рассматривает государственное регулирование и контроль на автомобильном транспорте; Н.И. Соловяненко [9] сосредоточена на правовых вопросах цифрового взаимодействия при реализации транспортной стратегии; А.А. Чернов [10] анализирует правовое регулирование услуг в сфере грузовых автомобильных перевозок.

Методический инструментарий опирается на анализ научных публикаций, сравнительно-правовой разбор, классификацию договорных моделей, логико-аналитическое толкование норм гражданского и транспортного законодательства, синтез полученных положений для выработки схемы квалификации логистических услуг применительно к договорной практике.

Результаты

В российском праве логистическая услуга не оформлена как самостоятельный поименованный договор. По данной причине правовая квалификация строится не по коммерческому названию сервиса, а по содержанию преобладающего обязательства. Когда на первый план выходит совершение действий, направленных на фактическое перемещение груза и его выдачу управомоченному получателю, включается режим перевозки груза; когда предметом выступает организация перевозочного процесса и связанных с ним операций, действуют нормы о транспортной экспедиции; при оказании сопутствующих действий вне режима перевозки применяются положения гл. 39 ГК РФ о возмездном оказании услуг; предоставление вместимости транспортного средства либо его части для перевозки подводит отношения к фрахтованию. Данный подход прослеживается в работах Н.А. Бутаковой, Ю.А. Лончаковой и А.А. Чернова, где разграничение строится через предмет договора, структуру обязанностей и характер результата [4; 6; 10]. Нормативная опора для такого деления закреплена в ст. 779–783 ГК РФ, ст. 784–787 ГК РФ, ст. 801–806 ГК РФ.

Применение гл. 39 ГК РФ к логистике оправдано в тех случаях, когда исполнитель не принимает на себя обязанность перевезти груз либо организовать перевозку как экспедитор, а выполняет самостоятельные действия сервисного характера: диспетчеризацию, информационное сопровождение, мониторинг движения, подбор маршрута, обработку заявок, координацию взаимодействия участников доставки, подготовку отдельных документов, не образующих перевозочный или экспедиционный режим. Для такого блока отношений существенны ст. 779 и 783 ГК РФ, связывающие договорную модель с совершением определенных действий и с субсидиарным применением общих положений об обязательствах и подряде. А.А. Чернов прямо показывает, что практика автомобильного рынка склонна искусственно расширять сферу «услуг», подменяя ею перевозку, тогда как транспортное право требует точной квалификации [10]. В исследовании А.С. Рыжовой государственное регулирование автомобильного транспорта раскрыто через обязательность специальных требований к участникам отрасли, что усиливает границы между свободной сервисной моделью и специальным транспортным режимом [8].

Когда предмет договора образует именно перевозка груза, общегражданская конструкция уступает место специальному регулированию. Ст. 784 и 785 ГК РФ закрепляют общие положения о перевозке груза и о транспортной накладной как основном доказательстве заключения договора. Дальнейшая детализация распределена по транспортным уставам и кодексам. На автомобильном транспорте значение имеет ст. 8 Федерального закона от 08.11.2007 № 259-ФЗ, где транспортная накладная названа перевозочным документом; в железнодорожной сфере применяются ст. 25 и 26 Устава железнодорожного транспорта РФ, связывающие прием груза к перевозке с оформлением транспортной железнодорожной накладной; для морской перевозки опорное значение имеют ст. 115 и 117 КТМ РФ; в воздушной перевозке — ст. 103 и 105 ВК РФ; во внутреннем водном сообщении — ст. 67 КВВТ РФ. Литература последних лет подтверждает, что отраслевой документ здесь выступает не техническим приложением к сделке, а ее правовым ядром: такой вывод прослеживается у В.А. Бледных и А.А. Чульдум применительно к международной автомобильной перевозке, у Н.А. Пряхиной и Е.В. Чукловой — применительно к воздушной перевозке, у А.А. Чернова — в анализе автомобильного сообщения [3; 7; 10].

Отдельную линию образует фрахтование. Ст. 787 ГК РФ связывает договор фрахтования с предоставлением за плату всей либо части вместимости транспортного средства на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа. Для автомобильного транспорта специальное закрепление дано в ст. 18 Закона № 259-ФЗ, где договор фрахтования оформляется в письменной форме, в том числе в электронном виде. В воздушном праве смежный режим закреплен в ст. 104 ВК РФ. Практическая ценность разграничения перевозки и фрахтования состоит в том, что в первом случае перевозчик обязуется доставить конкретный груз, а во втором акцент переносится на предоставление вместимости, распределение коммерческого риска загрузки и согласование использования транспортного ресурса. Такой нюанс прослеживается в работах по международной автоперевозке и по воздушной перевозке груза [3; 7].

Сфера транспортной экспедиции охватывает иной предмет. Ст. 801 ГК РФ описывает договор экспедиции через обязанность экспедитора за вознаграждение и за счет клиента выполнить либо организовать выполнение услуг, связанных с перевозкой груза. Уже из конструкции нормы следует, что экспедиторский договор не поглощает перевозку автоматически: он направлен на организацию, сопровождение, оформление и координацию перевозочного процесса. Закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ конкретизирует состав отношений, а Правила транспортно-экспедиционной деятельности, утвержденные постановлением Правительства РФ от 08.09.2006 № 554, развивают порядок оказания услуг, требования к поручению экспедитору, экспедиторским документам и взаимодействию сторон. В научных публикациях Е.Д. Агарелик, А.А. Гудман, А.Ю. Ломако, Н.А. Бутаковой и Ю.А. Лончаковой экспедиция рассматривается как самостоятельная договорная форма с собственным распределением ответственности, отличным от классической перевозки [1; 4; 6].

Современная редакция Закона № 87-ФЗ усилила публично-правовую насыщенность экспедиционной деятельности. В тексте закона закреплены ст. 1.1, 2.1, 2.2, 2.3, посвященные ограничениям при работе с отдельными категориями грузов, условиям допуска к деятельности и сведениям реестрового характера. Такая эволюция меняет прежнее восприятие экспедитора как почти полностью диспозитивного посредника. Экспедитор превращается в профессионального участника рынка с более жестким нормативным профилем, а договорная свобода сторон получает дополнительные пределы, продиктованные безопасностью перевозок, контролем за участниками логистического оборота и прослеживаемостью операций. Для гражданско-правовой квалификации отсюда вытекает практический вывод: обозначение исполнителя в договоре как «логистического оператора» само по себе не снимает вопрос о соблюдении специальных требований закона к экспедитору.

Отраслевая специфика особенно заметна там, где хозяйствующий субъект предлагает клиенту комплексную доставку «под ключ». В таком случае внешняя целостность сервиса скрывает многослойную юридическую структуру. Первая группа обязанностей относится к перевозке и подчиняется транспортным уставам либо кодексам; вторая группа охватывает организацию доставки и оформляется через экспедицию; третья группа касается сервисных операций и подводится под гл. 39 ГК РФ. Ю.А.

Лончакова показывает, что смешение предмета перевозки и предмета экспедиции ведет к ошибкам в распределении ответственности [6]. Сходную мысль развивает Н.А. Бутакова, указывая на потребность в более жестком разграничении организационных и перевозочных действий [4]. Е.Д. Агарелик, А.А. Гудман и А.Ю. Ломако связывают корректную квалификацию с правильным выбором модели ответственности [1]. Внешнеторговая логистика, исследованная Ю.С. Гущиным, усиливает такую многослойность за счет электронного документооборота, участия нескольких посредников и стыка частноправовых и регуляторных процедур [5].

Значительное влияние на содержание логистических отношений оказывает цифровизация транспортной среды. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года с прогнозом до 2035 года ориентирует отрасль на переход к сквозному электронному взаимодействию. Постановление Правительства РФ от 21.05.2022 № 931 закрепило правила обмена электронными перевозочными документами и сведениями, содержащимися в них. Для автомобильной перевозки нормативную базу образует ст. 8 Закона № 259-ФЗ; на морском транспорте электронная форма прямо допущена ст. 117 КТМ РФ; в экспедиционной сфере электронный документооборот встроен в практику исполнения поручения. В научной литературе цифровой сдвиг раскрыт через разные исследовательские линии: Ю.А. Арестова и М.Ю. Артамонова сосредоточены на платформенной интеграции [2], Ю.С. Гущин — на внешнеторговых цифровых инструментах [5], Н.И. Соловяненко — на правовых вопросах цифрового взаимодействия в транспортной системе [9], А.А. Чернов — на влиянии цифровой среды на услуги в сфере автоперевозок [10]. Совокупно данные работы убеждают: электронная форма не создает новой договорной конструкции, а перестраивает доказательственную и организационную ткань уже существующих моделей.

Для международной и внешнеторговой логистики соотношение договорных форм приобретает еще более сложный характер. Здесь к внутреннему разграничению перевозки, экспедиции и сервисных операций добавляются вопросы стыковки национального перевозочного режима с международными правилами оформления документов, с трансграничным информационным обменом и с распределением ответственности между несколькими участниками цепи. У В.А. Бледных и А.А. Чульдум внимание сосредоточено на международной автомобильной перевозке [3]; Н.А. Пряхина и Е.В. Чуклова анализируют особенности воздушного договора [7]; Ю.С. Гущин связывает развитие внешнеторговой логистики с цифровыми инструментами [5]; Н.И. Соловяненко выводит на первый план правовую сторону цифровой координации транспортной системы [9]. Из сопоставления названных работ следует, что единый «логистический» договор для таких отношений в большинстве случаев правовой точности не обеспечивает: конструкция требует дробления на отдельные обязательственные блоки либо прямого использования смешанного договора с подробным распределением обязанностей.

Квалификация влияет и на режим ответственности. Для перевозчика опорное значение сохраняет ст. 796 ГК РФ, связывающая ответственность с утратой, недостачей и повреждением груза. В договоре транспортной экспедиции ст. 803 ГК РФ устанавливает самостоятельную основу ответственности экспедитора, а ст. 805 и 806 ГК РФ регулируют привлечение третьих лиц и односторонний отказ от исполнения договора. В научной литературе вопрос о распределении рисков занимает центральное место: Е.Д. Агарелик, А.А. Гудман, А.Ю. Ломако анализируют формы ответственности сторон [1], Н.А. Бутакова фиксирует проблемные зоны действующего регулирования [4], Ю.А. Лончакова показывает практическую значимость отделения экспедитора от перевозчика [6]. Для автомобильной отрасли А.С. Рыжова и А.А. Чернов подчеркивают, что специальное регулирование перевозочной деятельности не допускает произвольного переноса сервисной терминологии на отношения, где по существу имела место перевозка [8; 10].

Проведенный разбор позволяет выстроить следующую схему. Если доминирует обязанность доставить груз и выдать его получателю — применяется договор перевозки и соответствующий отраслевой транспортный режим. Если исполнитель организует доставку, оформляет документы, взаимодействует с перевозчиками и сопровождает грузопоток — надлежит обращаться к транспортной экспедиции. При предоставлении вместимости транспортного средства предмет договора смещается к фрахтованию. Когда же речь идет о самостоятельных логистических действиях сервисного типа вне режима перевозки и экспедиции, применяется возмездное оказание услуг. Комплексные логистические проекты требуют либо четкого дробления обязательств, либо смешанного договора с раздельным описанием предмета, документов, порядка исполнения и ответственности.

Обсуждение

Сопоставление научных работ и нормативного массива показывает устойчивое расхождение между языком рынка и языком права. Бизнес охотно оперирует универсальной формулой логистического сервиса, поскольку она удобна для коммерческого предложения и для сборки комплексного продукта. Юридическая квалификация устроена строже: она требует ответа на вопрос, какое обязательство образует правовое ядро сделки. Из-за такой разницы именно договорная техника, а не фирменное название услуги, получает определяющее значение для спора.

В научной литературе просматриваются две линии. Первая стремится максимально четко отделить перевозку от экспедиции и от сервисных действий. Вторая исходит из высокой степени переплетения операций в современной логистике и фактически подталкивает к расширенному применению смешанных конструкций. Первая линия лучше защищает предсказуемость ответственности и порядок доказывания. Вторая точнее описывает хозяйственную реальность, особенно при мультимодальной доставке и при работе цифровых платформ. Напряжение между этими линиями пока не снято.

Отдельного внимания заслуживает изменение правового профиля экспедитора. Ранее экспедиция воспринималась прежде всего как гибкая посредническая конструкция, удобная для договорной настройки. Нынешнее усиление специальных требований к участникам рынка показывает иной вектор: государство последовательно насыщает экспедиционную деятельность элементами допуска, учета и контроля. Для практики договорной работы из такого сдвига вытекает один прямой вывод: частноправовое оформление сделки уже нельзя анализировать в отрыве от специальных ограничений, адресованных профессиональному участнику логистического рынка.

Цифровой документооборот не устраняет разграничение договорных форм, а делает его еще более чувствительным. Электронная накладная, цифровой след поручения экспедитору, платформенный обмен сведениями и автоматизированная передача данных повышают прозрачность исполнения, но одновременно требуют точного ответа, какой именно договор лежит в основе конкретной операции. Без такого ответа цифровая среда не упрощает спор, а, напротив, фиксирует его с большей степенью детализации.

Слабым местом современной доктрины остается разработка многоступенчатых логистических связей, где один оператор фактически соединяет функции экспедитора, организатора платформенного сервиса и продавца комплексного продукта, а реальное перемещение груза выполняют иные лица. Здесь гражданско-правовая квалификация легко уходит в смешанные модели, но критерии распределения ответственности между звеньями цепи еще не получили достаточной глубины в научной разработке. По той же причине сохраняется запрос на более детальную правовую модель мультимодальной доставки, основанную не на хозяйственной терминологии, а на точном разграничении обязательств.

Заключение

Проведенное исследование показало, что общегражданская модель возмездного оказания услуг применима к логистике лишь при наличии самостоятельных сервисных действий, не образующих ни перевозку, ни транспортную экспедицию. Простое употребление в договоре выражений «логистическое обслуживание» или «комплексная логистика» не меняет юридической природы обязательства.

Разграничение договорных форм строится по предмету и по доминирующей обязанности стороны. Перемещение груза с выдачей получателю подводит отношения к перевозке; организация перевозочного процесса — к транспортной экспедиции; предоставление вместимости транспортного средства — к фрахтованию; сопутствующие сервисные операции вне специального транспортного режима — к возмездному оказанию услуг. При соединении нескольких блоков в одном проекте требуется смешанная договорная конструкция либо раздельное договорное оформление.

Отраслевая специфика транспорта и переход к электронному документообороту прямо влияют на содержание прав и обязанностей сторон, на набор обязательных документов и на режим ответственности. По данной причине правовое регулирование логистических услуг следует строить не вокруг хозяйственного термина, а вокруг точной квалификации конкретных обязательственных связей с учетом специального транспортного законодательства.

Литература

1. Агарелик Е. Д., Гудман А. А., Ломако А. Ю. Основания и формы ответственности сторон по договору транспортной экспедиции. Сравнительный анализ законодательства Республики Беларусь, Российской Федерации, Республики Казахстан // Universum: экономика и юриспруденция. 2025. № 12 (134). URL: https://7universum.com/ru/economy/archive/item/21314 (дата обращения: 22.03.2026).
2. Арестова Ю. А., Артамонова М. Ю. Исследование вопросов внедрения НЦТЛП и проблемных вопросов интеграции в ее информационные сервисы // Вестник Академии знаний. 2024. № 6 (65). С. 47–54. EDN: VAYBOA.
3. Бледных В. А., Чульдум А. А. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок // Молодой ученый. 2023. № 46 (493). С. 181–182.
4. Бутакова Н. А. Проблемы правового регулирования договора транспортной экспедиции // Проблемы частноправового и публично-правового регулирования транспортной деятельности: материалы VI Всероссийской научно-практической конференции, Уфа, 23 ноября 2022 года. Уфа: НИИ проблем правового государства, 2023. С. 59–65. DOI: 10.56777/pplaw.2023.30.71.008.
5. Гущин Ю. С. Цифровые инструменты внешнеторговой логистики в 2024 году: проблемы и решения // Российский внешнеэкономический вестник. 2024. № 10. С. 126–134. DOI: 10.24412/2072-8042-2024-10-126-134.
6. Лончакова Ю. А. Анализ различий между договором перевозки груза и договором транспортной экспедиции // Образование и право. 2024. № 2. С. 283–288. DOI: 10.24412/2076-1503-2024-2-283-288.
7. Пряхина Н. А., Чуклова Е. В. Договор воздушной перевозки грузов // Актуальные вопросы юридических наук: материалы XV Международной научной конференции, Казань, апрель 2022 года. Казань: Молодой ученый, 2022. С. 16–22.
8. Рыжова А. С. Государственное регулирование и контроль в отрасли автомобильного транспорта России // Вестник Академии знаний. 2024. № 3 (62). С. 679–682.
9. Соловяненко Н. И. Правовые вопросы цифрового взаимодействия, осуществляемого в целях реализации Транспортной стратегии Российской Федерации // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2024. № 9. С. 125–130. DOI: 10.24412/2220-2404-2024-9-17.
10. Чернов А. А. Правовое регулирование оказания услуг в сфере перевозок грузов автомобильным транспортом // Молодой ученый. 2024. № 3 (502). С. 442–445.

Legal regulation of logistics services: the relationship between contractual forms and industry specificities

Runova E.I.

V.M. Lebedev Russian State University of Justice

This article distinguishes between contractual structures used in the provision of logistics services and identifies the influence of industry-specific transport regimes on the choice of legal model. The relevance of this topic stems from the fact that, in practice, logistics is formalized through heterogeneous contractual relationships, whereas civil law lacks a distinct type of contract for logistics services. The scientific novelty lies in developing a framework for classifying logistics activities based on prevailing obligations and industry-specific transportation regimes. The purpose of the study is to determine in which cases a logistics operation should be formalized by a contract for carriage, freight forwarding, paid services, or chartering, and where a mixed structure is required. The methodological framework is based on an analysis of scientific publications, comparative legal analysis, classification, and logical and legal interpretation. The research body comprises modern Russian-language works on transport and civil law, regulatory acts, transport charters, and codes. The analytical section explores the criteria for delineating contracts, the implications of the digitalization of transportation document flow, and the specific responsibilities of logistics chain participants. The practical value of the findings lies in contract drafting, dispute classification, and mitigating the risk of choosing the wrong legal form.

Keywords: logistics services, cargo transportation contract, freight forwarding contract, provision of services for a fee, chartering, mixed contract, transport law, electronic shipping documents, carrier liability, freight forwarder liability.

References

1. Agarelik E. D., Goodman A. A., Lomako A. Yu. Grounds and forms of liability of the parties under a freight forwarding agreement. Comparative analysis of the legislation of the Republic of Belarus, the Russian Federation, and the Republic of Kazakhstan // Universum: economics and jurisprudence. 2025. No. 12 (134). URL: https://7universum.com/ru/economy/archive/item/21314 (date of access: 22.03.2026).
2. Arestova Yu. A., Artamonova M. Yu. Study of the issues of implementation of the NCLT and problematic issues of integration into its information services // Bulletin of the Academy of Knowledge. 2024. No. 6 (65). pp. 47–54. EDN: VAYBOA.
3. Blednykh V. A., Chuldum A. A. Legal regulation of international road transport // Young scientist. 2023. No. 46 (493). Pp. 181–182.
4. Butakova N. A. Problems of Legal Regulation of the Freight Forwarding Contract // Problems of Private-Law and Public-Law Regulation of Transport Activities: Proceedings of the VI All-Russian Scientific and Practical Conference, Ufa, November 23, 2022. Ufa: Research Institute of Rule of Law Problems, 2023. Pp. 59–65. DOI: 10.56777/pplaw.2023.30.71.008.
5. Gushchin Yu. S. Digital Tools of Foreign Trade Logistics in 2024: Problems and Solutions // Russian Foreign Economic Bulletin. 2024. No. 10. Pp. 126–134. DOI: 10.24412/2072-8042-2024-10-126-134.
6. Lonchakova Yu. A. Analysis of the Differences between a Contract for the Carriage of Goods and a Contract for Freight Forwarding // Education and Law. 2024. No. 2. pp. 283–288. DOI: 10.24412/2076-1503-2024-2-283-288.