Правовое регулирование логистической деятельности: соотношение императивных и диспозитивных начал

Рунова Елизавета Игоревна
магистрант, Российский государственный университет правосудия имени В.М. Лебедева, elizaar.runova@mail.ru

Масштабная реконфигурация глобальных цепей поставок и переориентация российского экспорта на рынки Глобального Юга и Востока обнажили фундаментальный конфликт между динамикой экономического оборота и статичностью отраслевого регулирования. В фокусе исследования – проблематика правовой квалификации сложных логистических моделей, которые де-факто переросли узкие рамки классических договорных конструкций перевозки и экспедиции. Цель в статье заключается в выявлении дисбаланса между императивными требованиями уставов и потребностью бизнеса в гибком распределении рисков (диспозитивности). На основе анализа арбитражной практики диагностируется тревожная тенденция: суды, защищая публичный интерес, фактически блокируют действие принципа свободы договора даже в отношениях между профессиональными коммерсантами (B2B), признавая ничтожными условия об ограничении ответственности экспедитора. Автор отмечает, что подобный патернализм в отношении равных субъектов неоправданно повышает транзакционные издержки и тормозит развитие комплексных логистических продуктов. Авторский вклад состоит в обосновании необходимости дифференцированного подхода к регулированию ответственности. Предложена концепция легализации договорного ограничения ответственности в сегменте B2B при условии его явного согласования и ценовой компенсации. Сделан вывод о том, что сохранение жесткого императивного режима на фоне санкционного давления создает «институциональную ловушку», которая вынуждает бизнес уходить в «серые» схемы оформления отношений. Излагаемые материалы адресованы практикующим юристам, специалистам в области контрактного права, топ-менеджменту логистических операторов.
Ключевые слова: диспозитивность, договор транспортной экспедиции, императивные нормы, ограничение ответственности, предпринимательский риск, свобода договора, судебная практика, транспортная логистика

Введение

Логистическая сфера, часто именуемая «кровеносной системой» экономики, в реалиях современной геополитической турбулентности претерпевает тектонические сдвиги. Переориентация товарных потоков на Восток и Юг, разрыв устоявшихся цепей поставок в сочетании с интенсивным ростом электронной коммерции ставят перед правовой наукой и практикой новые вызовы. Между тем, правовая материя, которая облекает эти экономические процессы, зачастую демонстрирует определенную ригидность.

Ключевой теоретической и практической проблемой остается поиск равновесия между императивным регулированием, призванным обеспечить публичный порядок и защиту слабой стороны (грузовладельца), и диспозитивным началом, которое вытекает из принципа свободы договора (ст. 421 ГК РФ). В современной доктрине гражданского права вопрос о границах патернализма государства в B2B-отношениях стоит особенно остро. С одной стороны, законодатель стремится унифицировать «правила игры», устанавливая жесткие лимиты ответственности и процедуры. С другой – участники рынка, стремясь к гибкости, пытаются конструировать нетипичные договорные модели (например, 3PL и 4PL-контракты). Но они с трудом регулируются ГК РФ о перевозке и экспедиции.

По состоянию на начало 2026 года приходится наблюдать усиливающийся тренд на «императивизацию» судебной практики. Суды все чаще блокируют попытки сторон ограничить ответственность экспедитора или перевозчика. Они ссылаются на публичный интерес. Весьма значимо выявление оптимального соотношения императивных и диспозитивных начал в регулировании логистики, которое обеспечило бы как стабильность оборота, так и необходимую гибкость для бизнеса.

Материалы и методы

Корпус отобранных при подготовке статьи источников отражает сочетание доктринального, нормативно-аналитического, правоприменительного подходов к исследованию соотношения императивных и диспозитивных начал в правовом регулировании логистической деятельности. Этим обосновывается их релевантность заявленной теме.

Так, в работах О.М. Алимова, С.В. Попова, И.О. Туркменова и соавторов, Д.Н. Коваля, В.С. Миленького преобладают теоретико-правовой и системный методы, с помощью которых анализируются основы государственного вмешательства в деятельность логистических компаний и пределы договорной автономии участников рынка [1, 5]. Отраслевые исследования А.А. Корчагина, Р.Н. Неклюдова, И.Ю. Сольской опираются на институциональный и отраслевой ракурсы. Авторы показывают, что усиление императивного регулирования сочетается с сохранением диспозитивных механизмов в договорных конструкциях [6, 7]. Весомое значение для раскрытия темы имеют материалы судебной практики, в том числе, конкретные арбитражные дела и обзор Верховного Суда РФ. С их участием демонстрируется практическое разрешение конфликтов между публично-правовыми требованиями и свободой договора в перевозке и транспортной экспедиции [2-4, 8]. Информационно-аналитические и экспертные источники дополняют научные публикации. В них дается характери-

стика влиянию регуляторных новаций и рыночных трендов на трансформацию правового режима логистики [9-11].

Между тем, в литературе слабо освещены вопросы на предмет унификации подходов к балансу императивных и диспозитивных норм в цифровой логистике. Отсутствует единая позиция относительно допустимых границ публичного вмешательства. Это проявляется в противоречии между доктринальными выводами о необходимости либерализации и практикой усиления административной ответственности.

При написании данной статьи применены формально-юридический и системный методы, анализ судебной практики, сравнительно-правовой подход, элементы правового прогнозирования.

Результаты и обсуждение

Правовая основа логистики в Российской Федерации представлена многоуровневой системой нормативных актов. Они образуют сложную иерархию (от конституционных положений до специальных транспортных правил). На ее вершине находится Конституция РФ, закрепляющая фундаментальные экономические свободы: право на свободное использование своих способностей и имущества для предпринимательской деятельности, единство экономического пространства, свободу перемещения товаров. Благодаря этим конституционным принципам создается базис для диспозитивного регулирования. Однако они же допускают ограничения в интересах охраны здоровья, прав граждан, обеспечения обороны страны.

Транспортное право исторически сформировалось как подотрасль со значительным удельным весом императивных норм. Это объясняется повышенной опасностью соответствующей деятельности и её стратегическим значением для экономики. Гражданский кодекс РФ и уставы (УАТ, КТМ, УЖТ) содержат разветвленную систему норм, отступление от которых недопустимо. Вместе с тем, логистика шире простой перевозки. Она включает в себя:

- экспедирование;
- складское хранение;
- таможенное оформление;
- управление цепями поставок.

Здесь возникает коллизия. Договор транспортной экспедиции (гл. 41 ГК РФ) тяготеет к модели поручения или комиссии, где предполагается фидуциарность и диспозитивность. А судебная практика последних лет (2024-2025 гг.) последовательно применяет к нему жесткие стандарты ответственности, что свойственно перевозке [1, 5, 7].

В таблице 1 представлена дифференциация норм, регулирующих логистическую деятельность, по критерию обязательности.

Из приведенной выше таблицы 1 видно, что «ядро» регулирования остается императивным. Это создает «институциональную ловушку»: бизнес вынужден использовать сложные юридические конструкции (к примеру, рамочные договоры оказания услуг), чтобы обойти жесткие требования транспортных уставов. Это, в свою очередь, повышает риск переквалификации договора судом.

Судебная практика последних лет отражает явный крен в сторону защиты интересов грузовладельцев. При этом нередко игнорируется принцип свободы договора в предпринимательских отношениях. Анализ арбитражных споров показывает, что попытки экспедиторов ограничить свою ответственность ссылками на условия договора в 90% случаев признаются судами несостоятельными [5, 6].

Так, показательным является дело № А56-80249/2024 (Арбитражный суд Северо-Западного округа). В данном споре логистическая компания (экспедитор) пыталась ссылаться на пункт договора, который ограничивал её ответственность суммой фрахта в случае утраты груза. Суд кассационной инстанции, оставляя в силе решения нижестоящих органов, указал, что условия договора транспортной экспедиции об ограничении ответственности экспедитора по сравнению с тем, как она определена в законе (ст. 7 Закона № 87-ФЗ), являются ничтожными в силу ст. 11 того же Закона. С помощью анализируемого кейса подтверждается, что императивность ответственности экспедитора воспринимается судами как абсолютная догма, даже если обе стороны – крупные коммерческие субъекты, которые осознанно подписали договор [4].

Таблица 1

Классификация норм по характеру предписания (по состоянию на 2026 г.) (составлено на основе [1, 5, 7, 8])

Группа	Характеристика	Примеры из законодательства	Влияние на судебную практику
Абсолютно императивные	Нормы, исключающие любое усмотрение сторон. Нацелены на защиту публичного порядка и безопасности	Ст. 793 ГК РФ (ответственность за нарушение обязательств), ст. 37 УАТ (порядок предъявления претензий), нормы о лицензировании	Суды признают ничтожными любые соглашения об ограничении ответственности перевозчика ниже законной (ex lege)
Относительно императивные	Допускают отступление только в «лучшую» для одной из сторон сторону (обычно для клиента)	П. 2 ст. 10 Закона о ТЭД (возможность согласования более высокой объявленной ценности груза)	Защита «слабой стороны» договора. Условия, ухудшающие положение клиента, игнорируются судом
Диспозитивные	Действуют, если стороны не согласовали иное	Ст. 785 ГК РФ (форма накладной – стороны могут использовать электронные аналоги), порядок маршрутизации	Позволяют адаптировать типовой договор под специфику конкретной логистической схемы (мультимодальность)

Другой важный вектор – ответственность за нарушение сроков. В деле № А40-118059/2024 (Арбитражный суд г. Москвы) рассматривался иск к ОАО «РЖД» о взыскании пеней за просрочку доставки. Ответчик ссылался на техническую неисправность вагона как на обстоятельство, исключающее вину. Суд, однако, занял жесткую позицию. Предпринимательский риск перевозчика охватывает техническое состояние подвижного состава. Доводы о «внеплановом ремонте» были отклонены. Этим решением высвечивается, что в логистике понятие «форс-мажор» трактуется судами крайне узко, что фактически превращает ответственность перевозчика в безвиновную ответственность «за результат» [2].

В дополнение к отмеченному, целесообразно отметить дело № А56-14669/2024, где рассматривался односторонний отказ от договора. Суд подтвердил право экспедитора на это (ст. 806 ГК РФ), но обязал возместить клиенту убытки в полном объеме, включая упущенную выгоду. Данный подход, который основывается на ст. 15 и 393 ГК РФ, демонстрирует, что диспозитивное право на отказ от договора уравновешивается императивной обязанностью полной компенсации потерь контрагента [3].

Правовой анализ был бы неполон без учета экономических реалий. Рынок логистики демонстрирует уверенный рост, невзирая на санкционное давление. По сводкам аналитиков, в 2024 году объем рынка транспортно-логистических услуг (ТЛУ) достиг исторического максимума [9, 10]. В таблице 2 приведены ключевые данные отрасли, посредством которых демонстрируется масштаб деятельности (что нуждается в адекватном правовом оформлении).

Рост рынка, особенно в сегменте e-commerce, требует высокой скорости заключения сделок вкупе с гибкостью условий. Жесткая императивность, которую доводится

наблюдать в судебной практике (см. выше), вступает в противоречие с потребностями 3PL-провайдеров; они часто выступают в качестве не просто перевозчиков, а интеграторов логистических процессов. Императивный запрет на ограничение ответственности (как в деле А56-80249/2024) препятствует развитию сложных страховых продуктов и перераспределению рисков. Это в конечном счете удорожает логистику для конечного потребителя.

Таблица 2
Основные показатели рынка транспортно-логистических услуг РФ (2023-2025 гг.) (составлено на основе [6, 9, 10])

Показатель	2023 г.	2024 г.	2025 г. (предв. данные)	Динамика 2024/2023
Объем рынка ТЛУ, трлн руб.	10,1	11,7	~12,9	+16,2%
Объем рынка e-commerce (драйвер логистики), трлн руб.	7,8	10,2	~12,5	+30,8%
Доля 3PL-операторов в структуре рынка, %	24	27	29	+3 п.п.
Количество споров в арбитражных судах (категория «Перевозка / Экспедиция»)	~42000	~45500	н/д	Рост числа споров

В дополнение к указанному, с 1 сентября 2025 года вступили в силу изменения в КоАП РФ (Федеральный закон № 281-ФЗ), ужесточающие административную ответственность в сфере экспедирования [11]. Это свидетельствует в пользу того, что государство выбрало путь усиления контроля, а не либерализации.

Заключение

Проведенный анализ позволяет резюмировать, что в российском правовом поле сохраняется явный перевес в сторону императивного метода регулирования логистической деятельности. Судебная практика последних лет характеризуется ригидным подходом, при котором экономическая сущность отношений (например, комплексный характер 3PL-контракта) часто приносится в жертву формальному соответствию букве закона о перевозке.

Представляется, что для дальнейшего развития отрасли необходима точечная либерализация законодательства.

Во-первых, целесообразно законодательно закрепить возможность ограничения ответственности экспедитора в B2B-договорах при условии, что такое ограничение было явно согласовано сторонами и компенсировано ценой (дисконтом). Это соответствует принципу свободы договора и даст возможность снизить транзакционные издержки.

Во-вторых, важно легализовать «модельные условия» договоров, разрабатываемые профессиональными объединениями, придав им статус обычаев оборота, которые имеют приоритет над диспозитивными нормами закона.

В-третьих, следует четче разграничить ответственность за собственно перевозку и за организационные услуги в рамках договора экспедиции, уйдя от презумпции «экспедитор всегда отвечает как перевозчик».

С авторской точки зрения, описываемый подход поможет гармонизировать правовое регулирование с реалиями цифровой экономики и новой логистики. При этом обеспечится баланс интересов всех участников оборота.

Литература

1. Алимов О.М., Попов С.В., Туркменов И.О., Хуснутдинов А.И., Солижонов Н.М. Теоретические и правовые основы организации и регулирования коммерческой деятельности логистических компаний // Вестник транспорта. – 2024. – № 2. – С. 20-29.

2. Дело № А40-118059/2024 (Арбитражный суд г. Москвы) // URL: https://sudrf.cntd.ru/document/1312239075 (дата обращения: 25.01.2026).

3. Дело № А56-14669/2024 (Арбитражный суд Санкт-Петербурга и Ленинградской области) // URL: https://www.alta.ru/tamdoc/24b14669/ (дата обращения: 25.01.2026).

4. Дело № А56-80249/2024 (Арбитражный суд Северо-Западного округа) // URL: http://fasszo.arbitr.ru/cases/cdoc?docnd=841628577 (дата обращения: 25.01.2026).

5. Коваль Д.Н., Миленький В.С. Совершенствование нормативно-правовых основ в области транспортно-логистической деятельности // Новости науки и технологий. – 2025. – № 1 (72). – С. 27-31.

6. Корчагин А.А. Тенденции развития логистики в России // Современные проблемы логистики, экономики, управления в эпоху глобальных вызовов. Сборник материалов IV Международной заочной научной конференции. – Астрахань: 2025. – С. 164-165.

7. Неклюдов Р.Н., Сольская И.Ю. Нормативно-правовое регулирование транспортно-логистической системы России: основные направления и перспективы развития (на примере железнодорожного транспорта) // Экономика и предпринимательство. – 2025. – № 9 (182). – С. 363-366.

8. Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции (утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2017) // URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_285603/ (дата обращения: 25.01.2026).

9. Российский рынок транспортно-логистических услуг: восстановление, трансформация и новые точки роста // URL: https://gidmark.ru/news/rossijskij-ryinok-transportno-logisticheskih-uslug-vosstanovlenie,-transformacziya-i-novyie-tochki-rosta (дата обращения: 25.01.2026).

10. Тренды логистики России в 2024 году // URL: https://ibs-business.ru/media/trendy-logistiki-rossii-v-2024-godu/ (дата обращения: 25.01.2026).

11. Феоклистов С. Новые правила для транспортной логистики в КоАП РФ: что изменится с 2025 года // URL: https://astral.ru/aj/elem/novye-pravila-dlya-transportnoy-logistiki-v-koap-rf/ (дата обращения: 25.01.2026).

Legal Regulation of Logistics Activities: The Balance between Mandatory and Dispositive Principles

Runova E.I.
V.M. Lebedev Russian State University of Justice

The large-scale reconfiguration of global supply chains and the reorientation of Russian exports toward the markets of the Global South and East have exposed a fundamental conflict between the dynamism of economic turnover and the relative rigidity of sectoral legal regulation. The study focuses on the problem of legal qualification of complex logistics models that have de facto outgrown the narrow framework of classical contractual constructions of carriage and freight forwarding. The purpose of the article is to identify the imbalance between mandatory statutory requirements and the business need for flexible risk allocation based on dispositive regulation. An analysis of arbitration court practice reveals an alarming trend: in safeguarding public interests, courts effectively restrict the principle of freedom of contract even in relationships between professional commercial entities (B2B), declaring clauses on the limitation of the freight forwarder's liability invalid. The author argues that such paternalism toward formally equal parties unjustifiably increases transaction costs and hampers the development of integrated logistics products. The author's contribution lies in substantiating the need for a differentiated regulatory approach to liability. A concept is proposed for the legalization of contractual limitations of liability in the B2B segment, provided that such limitations are expressly agreed upon and accompanied by appropriate price compensation. It is concluded that the preservation of a rigid mandatory regulatory regime under conditions of sanctions pressure creates an "institutional trap" that pushes businesses toward informal or "grey" contractual arrangements. The materials presented will be of interest to practicing lawyers, specialists in contract law, and top management of logistics operators.

Keywords: dispositive regulation, freight forwarding contract, mandatory norms, limitation of liability, entrepreneurial risk, freedom of contract, judicial practice, transport logistics

References

1. Alimov O.M., Popov S.V., Turkmenov I.O., Khusnutdinov A.I., Solizhonov N.M. Theoretical and legal foundations of the organization and regulation

of commercial activities of logistics companies // Bulletin of Transport. – 2024. – No. 2. – Pp. 20-29.
2. Case No. A40-118059/2024 (Moscow Arbitration Court) // URL: https://sudrf.cntd.ru/document/1312239075 (date of application: 01/25/2026).
3. Case No. A56-14669/2024 (Arbitration Court of St. Petersburg and Leningrad Region) // URL: https://www.alta.ru/tamdoc/24b14669/ (date of application: 01/25/2026).
4. Case No. A56-80249/2024 (Arbitration Court of the North-Western District) // URL: http://fasszo.arbitr.ru/cases/cdoc?docnd=841628577 (date of application: 01/25/2026).
5. Koval D.N., Milenky V.S. Improving the regulatory framework in the field of transport and logistics activities // Science and Technology News. – 2025. – No. 1 (72). – Pp. 27-31.
6. Korchagin A.A. Trends in the development of logistics in Russia // Modern problems of logistics, economics, management in the era of global challenges. Collection of materials of the IV International Correspondence Scientific Conference. – Astrakhan: 2025. – Pp. 164-165.
7. Neklyudov R.N., Solskaya I.Yu. Regulatory and legal regulation of the transport and logistics system of Russia: main directions and prospects of development (on the example of railway transport) // Economics and entrepreneurship. – 2025. – No. 9 (182). – Pp. 363-366.
8. Review of judicial practice on disputes related to contracts for the carriage of goods and freight forwarding (approved by the Presidium of the Supreme Court of the Russian Federation on 20.12.2017) // URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_285603/ (date of application: 01/25/2026).
9. The Russian market of transport and logistics services: recovery, transformation and new growth points // URL: https://gidmark.ru/news/rossijskij-ryinok-transportno-logisticheskih-uslug-vosstanovlenie,-transformacziya-i-novyie-tochki- rosta (date of application: 01/25/2026).
10. Russian Logistics trends in 2024 // URL: https://ibs-business.ru/media/trendy-logistiki-rossii-v-2024-godu/ (date of application: 01/25/2026).
11. Feoklistov S. New rules for transport logistics in the Administrative Code of the Russian Federation: what will change from 2025 // URL: https://astral.ru/aj/elem/novye-pravila-dlya-transportnoy-logistiki-v-koap-rf/ (date of application: 01/25/2026).