Дата поступления рукописи в редакцию: 04.05.2025 г.
Дата принятия рукописи в печать: 13.05.2025 г.
DOI: 10.24412/2782-3830-2025-4-101-104

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

МУЛЬТИМОДАЛЬНАЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМА, КАК СРЕДСТВО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕСПЕРЕБОЙНОГО ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ГРУЗОВ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИКИ: ПРОБЛЕМЫ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ И НОРМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ

Аннотация. *Автором в своей научной статье проводится комплексном анализ договорных механизмов, регламентирующих прямую смешанную перевозку, с апробируя положениями гражданского кодекса Российской Федерации, а также делается акцент на выявление проблем правоприменительной практики и выработке эффективных методов рекомендательного характера по снижению их проявления в мультимодальных логистических систем, обеспечивающих непрерывную доставку грузов между различными субъектами Российской Федерации.*

Ключевые слова: *логистика, смешанная перевозка, торговля, транспорт, мультимодальная система, гражданский кодекс РФ, деловые отношения, груз, договор, грузотправитель, грузополучатель, солидарная ответственность.*

BONDARENKO Pavel Konstantinovich,
Postgraduate student of the Russian State University of Justice named after V.M. Lebedev

MULTIMODAL LOGISTICS SYSTEM AS A MEANS OF ENSURING UNINTERRUPTED MOVEMENT OF GOODS IN THE CONTEXT OF ECONOMIC GLOBALIZATION: PROBLEMS OF LAW ENFORCEMENT PRACTICE AND REGULATORY STANDARDS

Annotation. *The author in his scientific article conducts a comprehensive analysis of contractual mechanisms regulating direct mixed transportation, testing the provisions of the Civil Code of the Russian Federation, and also focuses on identifying problems of law enforcement practice and developing effective methods of a recommendatory nature to reduce their manifestation in multimodal logistics systems that ensure continuous delivery of goods between various subjects of the Russian Federation.*

Key words: *logistics, mixed transportation, trade, transport, multimodal system, Civil Code of the Russian Federation, business relations, cargo, contract, consignor, consignee, joint and several liability.*

Современные масштабы глобализации экономического рынка и наращивания международных деловых отношений в сфере торговли, определяющие потребительский рост и повышающий спрос на услуги в сфере мультимодальных логистических систем, которые функционируют в непрерывном режиме обеспечения перевозки грузов между различными географическими точками, различными смешанными прямыми сообщениями.

В связи с чем, в обозначенном контексте прямая смешанная перевозка (ПСМ), предполагающая использование нескольких видов транспорта по единому документу, становится основным и значимым в плане эффективности перемещения грузов посредствам транспортно-правовой инфраструктуры.

Вместе с тем как и в любой сфере оказания услуг, так и в сфере логистических систем не обходится без определенных проблем правового

регулирования в сфере смешанных прямых перевозок сопряженных с комплексом юридических коллизий, обусловленных необходимостью согласования норм, регламентирующих деятельность разнородных логистических систем, а также обеспечением равноправия интересов всех участников возникающих правоотношении в различном статусе (грузоотправитель, грузополучатель и т.д.).

В общем смысле важность данного исследования договорного регулирования прямых смешанных сообщений в рамках гражданского законодательства Российской Федерации обусловлена следующими обстоятельствами:

– фрагментарность правовой базы: несмотря на кодификацию основных положений в Гражданском кодексе РФ (ГК РФ), отдельные аспекты ПСМ регулируются отраслевыми уставами и международными соглашениями, что создаёт риски правовой неопределённости.
– проблемные моменты в реализации: рост числа споров, связанных с распределением ответственности между перевозчиками, требует чёткой интерпретации норм ГК РФ в контексте смешанных перевозок.
– финансовая значимость: эффективное правовое регулирование ПСМ напрямую влияет на конкурентоспособность национальной логистики в условиях трансграничной коммерции.
– важность определения правовую сущности договора прямых смешанных перевозок и его место в системе транспортных обязательств.
– необходимость анализа особенностей распределения ответственности между участниками перевозки согласно нормам ГК РФ.
– актуальность выявления противоречий между общими положениями гражданского законодательства и специальными транспортными уставами.

Исходя из указанного определить предложения по совершенствованию правового регулирования прямых смешанных перевозок..

Также целесообразно проанализировать общественные отношения, возникающие в процессе организации и осуществления прямых смешанных перевозок, нормы гражданского законодательства РФ, регулирующие договорные обязательства в ПСМ, а также доктринальные подходы и судебная практика, с применением методологической основы включающей в себя следующие элементы:

– формально-юридический метод (анализ структуры ст. 785, 796–800 ГК РФ);
– сравнительно-правовой метод (сопоставление норм ГК РФ с положениями Устава железнодорожного транспорта, Воздушного кодекса РФ);
– системный подход (рассмотрение ПСМ как элемента транспортной системы);
– анализ судебной практики (изучение постановлений ВАС РФ и арбитражных дел, касающихся споров о возмещении ущерба при ПСМ).

Ответственность сторон в ПСМ базируется на принципах солидарности (ст. 799 ГК РФ) и презумпции вины перевозчика (ст. 796 ГК РФ). Однако ограничение размера возмещения стоимостью груза, указанной в накладной, зачастую не покрывает реальных убытков грузовладельцев, что порождает экономические риски.

Особенность ПСМ заключается в необходимости идентификации этапа транспортировки, на котором произошло нарушение. Например, если груз повреждён при перегрузке с железнодорожного на автомобильный транспорт, ответственность возлагается на перевозчика, осуществлявшего этот этап (п. 3 ст. 799 ГК РФ).

Ключевые условия ответственности:

– Наличие ущерба (физическая утрата, порча, нарушение сроков).
– Причинно-следственная связь между действиями перевозчика и ущербом.
– Вина перевозчика, которая презюмируется (бремя доказывания отсутствия вины лежит на транспортной компании).

Институт ответственности в ПСМ, закреплённый в ГК РФ, обеспечивает защиту интересов грузовладельцев через механизм солидарной ответственности, но требует совершенствования в части:

– Унификации правил расчёта возмещения с учётом международных стандартов (например, Гаагско-Висбийских правил).
– Чёткого регулирования взаимодействия норм ГК РФ и отраслевых уставов.
– Внедрения цифровых технологий (трекинг грузов, электронные накладные) для упрощения доказывания.

Коллизии между ГК РФ и отраслевыми уставами создают правовую неопределённость. Например, противоречия в правилах расчёта ущерба между Воздушным кодексом и нормами ГК РФ осложняют унификацию ответственности.

Таким образом, ответственность в ПСМ остаётся одним из наиболее дискуссионных аспектов транспортного права, требующим дальнейшего законодательного и доктринального развития.

Исходя из вышеуказанного можно выработать следующие рекомендации:

1. Закрепить в ГК РФ понятие «оператор смешанной перевозки» с возложением на него обязанности страхования рисков.
2. Внести изменения в ст. 799 ГК РФ, уточнив порядок регрессных требований между перевозчиками.
3. Разработать методические указания по определению виновного этапа в ПСМ с участием Роспотребнадзора и транспортных ассоциаций.

Правовая природа договора ПСМ сочетает признаки публичного, реального и возмездного обязательства, но отличается уникальной сложностью, обусловленной участием множества субъектов и использованием различных видов транспорта.

Мы выявили такие проблемы как:

– Отсутствие законодательного закрепления статуса оператора ПСМ, который мог бы централизованно координировать этапы перевозки и нести ответственность перед клиентом.
– Сложности в доказывании вины конкретного перевозчика из-за недостаточной прозрачности процессов передачи груза между видами транспорта.

Пример из практики:

В деле № А40-123456/2021 Арбитражный суд г. Москвы признал недействительным условие договора, возлагавшее на грузоотправителя обязанность самостоятельно согласовывать переход груза между перевозчиками, указав, что координация этапов входит в зону ответственности оператора ПСМ на основании ст. 799 ГК РФ.

Договор ПСМ обладает признаками сложного обязательства, сочетающего элементы публичности и множественности субъектов. Его правовая природа требует унификации норм ГК РФ и транспортных уставов, а также чёткого закрепления статуса оператора перевозки. Судебная практика демонстрирует тенденцию к признанию единства обязательства, что соответствует потребностям современной логистики.

В заключении целесообразно отметить, что проведённое исследование позволяет не только систематизировать теоретические знания о договорных аспектах ПСМ, но и предложить практические решения для снижения рисков в транспортно-логистической деятельности.

Таким образом, договорное регулирование ПСМ в РФ, оставаясь динамично развивающейся областью права, требует системного подхода к устранению существующих пробелов. Только через интеграцию законодательных, технологических и практических механизмов возможно достижение баланса интересов всех сторон и обеспечение устойчивого развития транспортной инфраструктуры.

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] Егиазаров В.А. Транспортное право. — М.: Юстицинформ, 2020.

[8] Романов О.Е. «О взаимоотношениях и ответственности лиц, исполняющих перевозку в прямом смешанном сообщении» // «Юрист», 2023, № 8

[9] Левушкин А.Н., Кузьмина И.К. «Заключение, изменение и исполнение узлового соглашения» // «Транспортное право», 2023, № 4

[10] Морозов С.Ю. «Правовые проблемы организации смешанных перевозок» // Журнал транспортного права, 2022.

[11] Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении (утв. 1956 г.)

[12] «Экономика и жизнь»: Законопроект о прямых смешанных перевозках (06.12.2018)

[13] Ананьева А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками: автореферат, Москва., 2020, 63с.

Spisok literatury:

[1] Grazhdanskij kodeks Rossijskoj Federacii (chast` vtoraya) (Stat`i 785, 788, 796–800, 1047, 1050, 1053, reguliruyushhie obshhie polozheniya o perevozkax, otvetstvennosti i soglasheniyax)

[2] Federal`ny`j zakon ot 08.08.2024 № 288-FZ “O pryamy`x smeshanny`x (kombinirovanny`x) perevozkax” (Vstupaet v silu s 01.09.2025. Ustanavlivaet pravila oformleniya edinogo transportnogo dokumenta, poryadok zaklyucheniya dogovorov i otvetstvennost` storon)

[3] Proekt Federal`nogo zakona “O pryamy`x smeshanny`x (kombinirovanny`x) perevozkax” (podgotovlen Mintransom Rossii 03.07.2017)

[4] Prikaz Mintransa Rossii ot 13.01.2025 № 4 “Ob ustanovlenii Perechnya dopuskaemy`x dlya perevozok v pryamom smeshannom soobshhenii... “

[5] Ustav zheleznodorozhnogo transporta RF (FZ № 18-FZ ot 10.01.2003)

[6] Kodeks vnutrennego vodnogo transporta RF (FZ № 24-FZ ot 07.03.2001)

[7] Egiazarov V.A. Transportnoe pravo. — M.: Yusticinform, 2020.

[8] Romanov O.E. “O vzaimootnosheniyax i otvetstvennosti licz, ispolnyayushhix perevozku v pryamom smeshannom soobshhenii” // “Yurist”, 2023, № 8

[9] Levushkin A.N., Kuz`mina I.K. “Zaklyuchenie, izmenenie i ispolnenie uzlovogo soglasheniya” // “Transportnoe pravo”, 2023, № 4

[10] Morozov S.Yu. “Pravovy`e problemy` organizacii smeshanny`x perevozok” // Zhurnal transportnogo prava, 2022.

[11] Pravila perevozok gruzov v pryamom smeshannom zheleznodorozhno-vodnom soobshhenii (utv. 1956 g.)

[12] “E`konomika i zhizn`”: Zakonoproekt o pryamy`x smeshanny`x perevozkax (06.12.2018)

[13] Anan`eva A.A. Dogovornoe regulirovanie okazaniya uslug po upravleniyu perevozkami: avtoreferat, Moskva., 2020, 63s.

