

## ПРОБЛЕМЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЧАСТНОПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ

### PROBLEMS OF THE EFFECTIVENESS OF PRIVATE-LAW REGULATION OF SOCIAL RELATIONS

Научная статья  
УДК 347.4  
DOI 10.33184/pravgos-2026.2.1

Original article

**АНАНЬЕВА Анна Анатольевна**  
Российский государственный университет  
правосудия имени В.М. Лебедева,  
Москва, Россия,  
annaslast@mail.ru,  
<https://orcid.org/0000-0002-2018-991>

**ANANYEVA Anna Anatolyevna**  
Russian State University of Justice named  
after V.M. Lebedev,  
Moscow, Russia

## ПРОБЛЕМЫ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫХ УСЛУГ В КОНТЕКСТЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ

### PROBLEMS OF LEGAL REGULATORY EFFECTIVENESS FOR FREIGHT FORWARDING SERVICES IN LIGHT OF LEGISLATIVE REFORMS

**Аннотация.** В статье исследуются новеллы, введенные Федеральным законом от 7 июня 2025 г. № 140-ФЗ в правовое регулирование транспортно-экспедиционной деятельности, принятие которого было обусловлено резким ростом рынка услуг перевозки грузов при отсутствии механизмов, препятствующих перемещению изъятых из гражданского оборота или ограниченно оборотоспособных предметов и веществ. При этом указанный закон содержит ряд системных изъянов, снижающих его частноправовую эффективность, в частности он породил коллизию между публичной обязанностью экспедитора раскрывать информацию о грузе и его частноправовой обязанностью соблюдать конфиденциальность. Это требует осмысления реформы транспортно-экспедиционных услуг, в том числе с учетом баланса частных и публичных интересов как одного из ключевых средств обеспечения эффективности правового регулирования транспортной деятельности. Цель исследования состоит в оценке влияния реформы 2025 г. на правовую природу договора транспортной экспедиции, его функциональную роль в системе транспортных обязательств и на механизмы обеспечения договорной дисциплины. Для достижения цели использованы формально-юридиче-

**Abstract.** The article examines the novelties introduced by Federal Law No. 140-FZ of June 7, 2025, into the legal regulation of freight forwarding activities. The adoption of this law was driven by a sharp growth in the cargo transportation services market in the absence of mechanisms preventing the movement of items and substances withdrawn from civil circulation or subject to restricted circulation. At the same time, this law contains a number of systemic flaws that reduce its private law effectiveness; in particular, it has created a conflict between the forwarder's public duty to disclose information about the cargo and his private law duty to maintain confidentiality. This necessitates a reconsideration of the reform of freight forwarding services, including taking into account the balance of private and public interests as one of the key means of ensuring the effectiveness of legal regulation of transport activities. The purpose of the study is to assess the impact of the 2025 reform on the legal nature of the freight forwarding contract, its functional role in the system of transport obligations, and the mechanisms for ensuring contractual discipline. To achieve this goal, the study employs formal-legal (reconstructing the content of Federal Law

ский (реконструкция содержания Федерального закона от 7 июня 2025 г. № 140-ФЗ и соотнесение его с нормами ГК РФ и Федерального закона от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ), сравнительно-правовой (сопоставление прежней и новой редакций регулирования договора экспедиции и административной ответственности), а также системно-структурный (рассмотрение договора экспедиции в связке с иными транспортными и организационными договорами и с государственной цифровой инфраструктурой ГИС ЭПД, платформой «ГосЛог», реестром экспедиторов) методы исследования. Результаты: договор транспортной экспедиции трансформируется из преимущественно частного правового инструмента в комплексный договор с выраженной публично-правовой нагрузкой: вводятся реестр экспедиторов, обязательный электронный документооборот, локализация данных и оборотные штрафы. Реформа усиливает договорную дисциплину за счет многоуровневой системы стимулов и санкций, но одновременно порождает проблемы исполнимости отдельных обязанностей экспедитора, коллизии между конфиденциальностью коммерческой информации и публичными интересами безопасности, а также смещает центр тяжести регулирования в сторону публичного контроля, что ставит задачу доктринального осмысления новых моделей балансирования частных и публичных интересов.

**Ключевые слова:** договор транспортной экспедиции, транспортно-экспедиционная деятельность, электронный документооборот, реестр экспедиторов, ответственность экспедитора, договорная дисциплина

**Для цитирования:** Ананьева А.А. Проблемы эффективности правового регулирования транспортно-экспедиционных услуг в контексте законодательных изменений / А.А. Ананьева. – DOI 10.33184/pravgos-2026.2.1 // Правовое государство: теория и практика. – 2026. – № 2. – С. 8–18.

No. 140-FZ of June 7, 2025, and correlating it with the norms of the Civil Code of the Russian Federation and Federal Law No. 87-FZ of June 30, 2003), comparative-legal (comparing the previous and new versions of the regulation of the forwarding contract and administrative liability), as well as systemic-structural (examining the forwarding contract in conjunction with other transport and organizational contracts and with the state digital infrastructure – GIS for Electronic Transport Documents, the GosLog platform, and the register of forwarders) research methods. Results: the freight forwarding contract is transformed from a predominantly private law instrument into a complex contract with a pronounced public law burden: a register of forwarders, mandatory electronic document management, data localization, and turnover fines are introduced. The reform strengthens contractual discipline through a multi-level system of incentives and sanctions but simultaneously creates problems with the enforceability of certain forwarder duties, conflicts between the confidentiality of commercial information and public security interests, and shifts the focus of regulation towards public control, which poses the challenge of doctrinal understanding of new models for balancing private and public interests.

**Keywords:** freight forwarding contract, freight forwarding activities, electronic document management, register of forwarders, forwarder's liability, contractual discipline

**For citation:** Ananyeva A.A. Problems of Legal Regulatory Effectiveness for Freight Forwarding Services in Light of Legislative Reforms. *The Rule-of-Law State: Theory and Practice*, 2026, no. 2, pp. 8–18. (In Russian). DOI 10.33184/pravgos-2026.2.1.

---

## ВВЕДЕНИЕ: ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ КАК КРИТЕРИЙ ОЦЕНКИ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

Проблема эффективности правового регулирования остается одной из узловых в отечественной доктрине гражданского и предпринимательского права. Применительно к сфере транспорта она приобретает особую остроту, поскольку транспортный комплекс страны функционирует на стыке публичных и частных интересов, обеспечивая как национальную экономику и безопасность, так и индивидуальные потребности участников

торгового оборота. В классической трактовке эффективность нормы права определяется соотношением между достигнутым социальным результатом и той целью, которую законодатель ставил, вводя данную норму [1, с. 22]. Для транспортного договорного права этот критерий конкретизируется следующим образом: насколько те или иные договорные конструкции способны обеспечить стабильность, управляемость и надлежащее исполнение обязательств в транспортной цепочке, охватывающей множество субъектов, транспортных режимов и документарных практик.

В научной литературе высказывается мнение, согласно которому добиться реализации экономических функций договора при низком уровне договорной дисциплины невозможно, равно как и обеспечить высокий уровень дисциплины при неэффективных экономических параметрах договоров [2, с. 14]. Это суждение приобретает особое значение для договора транспортной экспедиции: исторически данный договор отличался значительной диспозитивностью и гибкостью, обеспечивая участникам оборота широкие возможности для индивидуализации условий организации перевозки. Однако именно эта гибкость порождала риски оппортунистического поведения, непрозрачности грузовых потоков и ухода недобросовестных участников от ответственности.

Принятый в 2025 г. Федеральный закон «О внесении изменений в Федеральный закон "О транспортно-экспедиционной деятельности" и отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон № 140-ФЗ)<sup>1</sup> знаменует новый этап в развитии правового регулирования транспортно-экспедиционной деятельности. Этот закон вносит поправки в Федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»<sup>2</sup> (далее – Закон № 87-ФЗ), затрагивает КоАП РФ и ряд транспортных уставов, вводя принципиально новую регуляторную архитектуру отраслевых отношений. Настоящая статья ставит целью системный анализ этих новелл в контексте эффективности частного правового регулирования транспортно-экспедиционных отношений и доктрины договорной дисциплины.

### **ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ДОГОВОРА ТРАНСПОРТНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ И ДОГОВОРНАЯ ДИСЦИПЛИНА**

Перечень услуг, которые могут составлять предмет договора транспортной экспедиции, является открытым. В него входят как основные (организация перевозки, заключение

договора перевозки), так и дополнительные (таможенное оформление, хранение, погрузка-выгрузка, страхование) услуги. Именно открытость предмета обусловила широкое распространение данной договорной формы и одновременно систематические трудности с ее квалификацией и отграничением от смежных конструкций.

В доктрине давно обозначены спорные вопросы природы договора транспортной экспедиции. Одни авторы усматривают в нем сходство с такими договорами, как поручение, комиссия, агентирование, возмездное оказание услуг, и рассматривают как разновидность одного из названных договоров или их конгломерат [3, с. 413]. Другие настаивают на самостоятельности данного обязательственного типа, подчеркивая специфику его предмета и особый субъектный состав [см., например: 4; 5; 6]. Судебная практика придерживается гибкой позиции: если предметом договора является не перевозка груза, а организация такой перевозки, правоотношения сторон квалифицируются по нормам гл. 41 ГК РФ.

Исследователи неоднократно обращали внимание, что структура гл. 40 ГК РФ и отсутствие четкого законодательного определения понятия «перевозка» порождают дискуссии о системе транспортных договоров и моменте их заключения, что, в свою очередь, осложняет обеспечение договорной дисциплины [7, с. 37]. Данная проблема усиливается в связи с существованием многозвенных логистических цепочек, в которых договор экспедиции тесно переплетается с договорами перевозки, хранения, агентирования и аутсорсинга.

Договор транспортной экспедиции занимает особое место в системе транспортных обязательств. С.Ю. Морозов убедительно показывает, что договор перевозки в современных условиях перестает быть «одиноким» договором и включается в сложную систему договоров, опосредующих как само перемещение груза, так и информационное, операторское, экспедиционное и иное сопровождение перевозочного процесса [8, с. 94]. Экспедитор при этом выступает интегральным звеном: он одновременно взаимодействует с перевозчиком, владельцами инфраструктуры, таможенными органами, страховщиками и конечным клиентом.

В этой многозвенной конструкции нарушение обязательств любым из участников

<sup>1</sup> О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 07.06.2025 № 140-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2025. № 3, ст. 2999.

<sup>2</sup> Собрание законодательства РФ. 2003. № 27 (ч. 1), ст. 2701.

влечет, как правило, недостижение конечной цели – доставки груза. По мнению специалистов, транспортные правоотношения образуют сложный комплекс внутренних и внешних связей, при этом развитие внутренних организационных связей предопределяется надлежащим исполнением внешних договоров перевозки [9, с. 371]. Именно поэтому договорная дисциплина, понимаемая как стимулируемый при помощи санкций особый правовой режим исполнения обязательств [10, с. 11], приобретает ключевое значение для функционирования всей транспортной системы.

Сложившийся до 2025 г. правовой режим договора транспортной экспедиции отличался дуализмом: с одной стороны, диспозитивность и широкий предмет создавали почву для гибкого удовлетворения разнообразных коммерческих запросов; с другой – фрагментарность правового регулирования, размытость обязанностей экспедитора в части проверки грузов и отсутствие каких-либо требований к статусу экспедитора порождали значительные правовые риски.

#### **СИСТЕМНОСТЬ РЕФОРМЫ 2025 ГОДА: ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ**

Закон № 140-ФЗ реализует концепцию поэтапного введения новелл: первый этап вступил в силу с 1 сентября 2025 г., второй – с 1 марта 2026 г., третий, финальный, вступит в силу с 1 сентября 2026 г. Такой подход обеспечивает хозяйствующим субъектам разумный переходный период и сигнализирует о намерении законодателя осуществить глубокую трансформацию отрасли, а не ограничиться точечными правками.

В концептуальном отношении реформа преследует две взаимосвязанные цели: 1) обеспечение безопасности грузовых перевозок путем введения контрольных и репрессивных механизмов в отношении экспедиторов; 2) цифровизация документооборота и создание единой государственной информационной среды в сфере транспортно-экспедиционной деятельности. Обе цели в той или иной мере ограничивают традиционный принцип частноправовой автономии сторон договора экспедиции, замещая его публично-правовыми стандартами и регуляторными требованиями.

Одной из принципиальных новелл является законодательное закрепление государственной политики в сфере транспортно-экспедиционной деятельности и определение компетенции уполномоченного федерального органа исполнительной власти (Минтранса России). Это принципиально меняет позиционирование Закона № 87-ФЗ в системе источников права: из рамочного акта, конкретизирующего нормы гл. 41 ГК РФ, он превращается в инструмент государственного регулирования отраслевого рынка. Для практики договорной работы это означает, что содержание и исполнение частноправового договора экспедиции напрямую обусловлены требованиями подзаконных актов Минтранса (включая стандарты ЭДО, форматы данных, регламенты реестра), принятие которых становится систематическим и динамичным. Данное обстоятельство в полной мере соответствует концепции О.А. Красавчикова о договорной дисциплине как установленном в правовых формах порядке становления и реализации договорных отношений, соблюдение которой стимулируется, гарантируется и обеспечивается государством [11, с. 12].

С 1 марта 2026 г. транспортно-экспедиционной деятельностью вправе заниматься только организации и индивидуальные предприниматели, сведения о которых включены в реестр уведомлений о транспортно-экспедиционной деятельности. В реестре фиксируются: наименование и реквизиты экспедитора (ОГРН, ИНН, контактные данные, адрес регистрации), виды оказываемых услуг, территория деятельности, а также максимальная страховая сумма ответственности. Принципиально важно, что Закон № 140-ФЗ вводит квалификационные и репутационные требования к участникам рынка.

С частноправовой точки зрения введение реестра создает новую систему координат для стороны, заключающей договор экспедиции: клиент приобретает законный интерес в проверке реестрового статуса экспедитора до заключения договора. В противном случае возникает правовой риск того, что исполнение по договору, заключенному с лицом, не включенным в реестр, не повлечет для него полноценной правовой защиты (в том числе в части применения ограниченной ответствен-

ности экспедитора, установленной ст. 7 Закона № 87-ФЗ). В доктрине высказывалась мысль, что договор является главным правовым средством организации и управления рыночными производственными процессами [12, с. 12], однако эта функция реализуется лишь тогда, когда его стороны отвечают установленным законом стандартам деловой репутации и профессиональной компетентности.

Одной из ключевых новелл первого этапа реформы является детализация обязанностей экспедитора применительно к двум принципиально различным моделям его деятельности: 1) экспедитор, фактически принимающий груз (физическое лицо по отношению к грузу); 2) экспедитор-посредник, не принимающий груз к перевозке.

Согласно новым нормам экспедитор, принимающий груз, обязан: выдать клиенту экспедиторскую расписку; предпринять организационные меры по выявлению предметов и веществ, изъятых из оборота или ограничено оборотоспособных; выдать складскую расписку лишь после подтверждения отсутствия в грузе запрещенных предметов; заключить договоры, необходимые для организации перевозки, от своего имени (за исключением договоров перевозки и хранения, которые заключаются от имени клиента).

Экспедитор, не принимающий груз, обязан заключить договоры для организации перевозки от имени клиента по доверенности либо от своего имени, предоставить клиенту оригиналы или копии таких договоров. При этом обязанность по выявлению запрещенных предметов закон распространяет и на эту категорию, что создает очевидное практическое затруднение: экспедитор-посредник, физически не контактирующий с грузом, лишен объективной возможности выполнить данную обязанность в полной мере<sup>3</sup>.

До представления клиентом полной информации о свойствах груза, условиях его перевозки и иных сведений, необходимых для исполнения договора, экспедитор лиша-

ется права приступать к исполнению своих обязанностей. Кроме того, основанием для приостановления является выявление в ходе организационных мер запрещенных или ограниченных в обороте предметов.

С точки зрения гражданско-правовой квалификации данное правило устанавливает новое основание для правомерного неисполнения обязательства – своеобразный «контрольный стоп», при наступлении которого экспедитор не только вправе, но и обязан воздержаться от исполнения. Это существенно отличается от общих оснований для приостановления встречного исполнения по ст. 328 ГК РФ. В данном случае речь идет не о непредоставлении встречного исполнения клиентом, а о нарушении им специальных информационных обязанностей, прямо установленных законом. В договорах экспедиции это влечет необходимость включения специального раздела о порядке взаимодействия сторон при неполноте или недостоверности информации о грузе, процедуре «запроса уточнений», распределении расходов при вынужденной остановке перевозки и механизмах возложения ответственности за убытки, вызванные приостановлением исполнения по вине клиента.

При выявлении в составе груза предметов и веществ, изъятых из гражданского оборота или ограничено оборотоспособных, в отношении которых у клиента отсутствует специальное разрешение, экспедитор обязан незамедлительно в течение четырех часов с момента обнаружения проинформировать уполномоченный орган, осуществляющий оперативно-разыскную деятельность. Этот срок имеет пресекательный характер и не может быть изменен договором.

Данная обязанность представляет собой выраженный элемент публично-правового регулирования, встроенный в механизм частноправового договора. Экспедитор, по существу, приобретает функции агента публичного правопорядка, что кардинально меняет его статус как стороны договора: из сугубо коммерческого посредника он превращается в субъект, несущий публичные обязательства перед государством, юридически взаимосвязанные с его частноправовыми обязательствами перед клиентом.

<sup>3</sup> Korpusprava.com. Изменения в Законе о транспортно-экспедиционной деятельности 2025 года [Электронный ресурс]. URL: <https://news.korpusprava.com/analytics/3-osen-2025/zakon-transportno-ekspe-2025-obyazannosti-shtrafy-goslog/> (дата обращения: 03.04.2026).

С 1 сентября 2025 г. на экспедитора возложена обязанность в течение трех лет со дня окончания исполнения договора хранить на территории Российской Федерации информацию о заключенных договорах транспортной экспедиции, сторонах этих договоров, привлекаемых лицах, свойствах грузов, фактах приема, обработки, погрузки, хранения, разгрузки, передачи и выдачи грузов, маршрутах следования, видах транспорта, а также иную информацию, размещаемую в информационных системах при оказании экспедиционных услуг.

Требование хранить данные исключительно на серверах, расположенных на территории России, представляет собой разновидность нормы о локализации данных, применяемой ранее в отношении персональных данных, а теперь распространенной и на коммерческую информацию в сфере транспортной экспедиции. Данное требование имеет прямое гражданско-правовое значение: договоры экспедиции с иностранными элементами (трансграничные перевозки, иностранные клиенты) теперь требуют специального регулирования в части хранения информации и трансграничной передачи данных.

Экспедитор обязан предоставлять информацию уполномоченным государственным органам, осуществляющим оперативно-разыскную деятельность или обеспечение безопасности Российской Федерации, в случаях, установленных федеральными законами. Порядок взаимодействия экспедитора с этими органами определен постановлением Правительства РФ от 29 августа 2025 г. № 1318<sup>4</sup>.

Среди наиболее значимых новелл – обязанность экспедитора обеспечить реализацию требований к оборудованию и программно-техническим средствам в своих информационных системах для проведения оперативно-разыскных мероприятий. По существу, это означает подключение баз данных экспедитора к пункту управления ФСБ России с возможностью непрерывного мониторинга. Подобное требование не име-

ет аналогов в прежнем законодательстве о транспортно-экспедиционной деятельности и ставит под вопрос соблюдение конфиденциальности коммерческой информации клиентов, которую экспедитор обязан защищать в рамках договорных обязательств.

Возникающая коллизия между публичной обязанностью экспедитора раскрывать информацию и его частноправовой обязанностью соблюдать конфиденциальность ставит перед теорией гражданского права сложный вопрос о приоритете норм. В отечественной доктрине этот вопрос применительно к транспортным отношениям специально не исследовался – он требует самостоятельного осмысления, в том числе с учетом баланса частных и публичных интересов, являющегося, по мнению ряда ученых, одним из ключевых средств обеспечения эффективности правового регулирования транспортной деятельности [13, с. 87].

С 1 сентября 2026 г. все экспедиторские документы формируются в электронном виде через государственную информационную систему электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД). В электронный формат переводятся также транспортные накладные и иные сопроводительные документы для автомобильного, железнодорожного и авиационного транспорта. Обязательный ЭДО создает для договора транспортной экспедиции принципиально новый документарный контекст. Отныне надлежащее исполнение договора неразрывно связано с его встроенностью в государственную цифровую инфраструктуру. Любое отступление от требований ЭДО, в том числе применение неаккредитованного оператора или неверный формат документа, становится основанием для оспаривания надлежащего исполнения и возникновения деликтных и договорных рисков.

С введением ГИС ЭПД договор транспортной экспедиции утрачивает прежний статус исключительно двустороннего инструмента: государство фактически становится «третьей стороной» договорного процесса, обеспечивая фиксацию, хранение и контроль экспедиторских документов в реальном режиме. В исследованиях в области цифровизации транспортных систем обосновывается,

4 Об утверждении Правил взаимодействия экспедитора с уполномоченными государственными органами, осуществляющими оперативно-разыскную деятельность или обеспечение безопасности Российской Федерации : постановление Правительства РФ от 29.08.2025 № 1318 // Собрание законодательства РФ. 2025. № 35, ст. 5236.

что благодаря ГИС ЭПД электронный перевозочный документ приобретает статус юридически значимого, а каждый документ формируется в формате файла обмена (титула), обеспечивающего прослеживаемость всей цепочки операций [14, с. 6016].

Платформа «ГосЛог» призвана реализовать принцип «единого окна» для участников рынка: через нее осуществляются регистрация в реестре, обмен экспедиторскими документами, взаимодействие с государственными органами. Такая централизация имеет двойственный эффект: с одной стороны, она снижает транзакционные издержки и минимизирует риски документарных ошибок; с другой – порождает системный риск зависимости всего коммерческого оборота в сфере экспедиции от бесперебойной работы государственной IT-инфраструктуры и сохранности накапливаемых данных.

Параллельно с Законом № 140-ФЗ разработан и принят законопроект о внесении изменений в КоАП РФ (дополнение ст. 11.14.3 новыми составами)<sup>5</sup>. Введение оборотных штрафов в сфере транспортно-экспедиционной деятельности представляет собой существенный сдвиг в концепции административной ответственности на транспорте. Прежде этот инструмент применялся преимущественно в сфере антимонопольного регулирования и защиты персональных данных; распространение его на транспортно-экспедиционную отрасль свидетельствует о законодательном признании системного, а не единичного вреда, который может причинить деятельность недобросовестного экспедитора.

Для частноправовых договорных отношений такая система ответственности формирует стимулы к строгому соблюдению публично-правовых обязанностей: риск оборотного штрафа многократно превышает типичные суммы договорных санкций за нарушение условий конкретного договора экспедиции. Это перемещает «центр тяжести» ответственности экспедитора в публично-правовую пло-

скость и ставит перед доктриной вопрос о сочетании этих двух систем ответственности.

### **ЭФФЕКТИВНОСТЬ ЧАСТНОПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОГОВОРА ЭКСПЕДИЦИИ: ОЦЕНКА РЕФОРМЫ**

Говоря об эффективности реформы 2025 г., следует признать, что она решает ряд застарелых проблем. Во-первых, реестр экспедиторов создает механизм входного контроля на рынке, устраняя возможность деятельности анонимных «однодневок» и существенно снижая риск недобросовестного поведения лиц, лишенных профессиональной репутации. Во-вторых, обязательный ЭДО ликвидирует феномен «бумажных» документарных злоупотреблений и создает прослеживаемую доказательственную базу при разрешении споров. В-третьих, локализация данных обеспечивает юрисдикционный контроль за информацией о грузопотоках, имеющей стратегическое значение.

Вместе с тем реформа содержит ряд системных изъянов, снижающих ее частноправовую эффективность. Прежде всего, различие между «фактическим экспедитором» (принимающим груз) и «экспедитором-посредником» (не принимающим груз) создает диспропорцию: второй не может в полной мере исполнить обязанности по проверке груза, и эта фактическая невозможность исполнения закрепляется законом без адекватного механизма ее разрешения. Налицо нарушение принципа надлежащего правового регулирования, требующего обеспечения реальной исполнимости вводимых обязательств.

Принципиальным недостатком реформы является то, что она в значительной степени смещает договор транспортной экспедиции из сферы частного права в гибридную зону публично-частного регулирования. Экспедитор несет перед клиентом гражданско-правовые обязанности (обеспечение сохранности груза, соблюдение сроков, возмещение убытков) и одновременно публично-правовые обязанности (раскрытие данных государству, проверка груза, информирование правоохранительных органов). Между этими обязанностями неизбежно возникает коллизия: обязанность обеспечить конфиденциальность

<sup>5</sup> Заключение Комитета ГД ФС РФ по государственному строительству и законодательству на проект федерального закона № 755710-8 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» [Электронный ресурс]. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/> (дата обращения: 03.04.2026).

договорных данных конкурирует с обязанностью раскрыть их по требованию ФСБ; обязанность приступить к исполнению в согласованный срок – с обязанностью приостановить его при неполноте данных о грузе.

Следует согласиться с В.С. Говорушкиной в том, что в большинстве современных государств законодательное регулирование направлено не на установление приоритета частных либо публичных интересов, а на поиск баланса между ними [15, с. 22], и в продолжение признать, что одним из важнейших инструментов эффективности правового регулирования транспортной деятельности является поддержание баланса публичных и частных интересов субъектов соответствующей деятельности. С этой точки зрения реформа 2025 г. вызывает закономерные опасения: она ориентирована прежде всего на реализацию публичных интересов (безопасность, контроль, фискальная прозрачность) при недостаточном внимании к частноправовым интересам участников рынка.

Несмотря на критику отдельных положений реформы, следует признать, что в части укрепления договорной дисциплины она дает существенный позитивный эффект. Само понятие договорной дисциплины как стимулируемого при помощи санкций правового режима, включающего соблюдение требований нормативных актов, технических правил, норм деловой этики и выработанных самими хозяйствующими субъектами правил поведения [12, с. 12], получает в реформе 2025 г. новое инструментальное наполнение. Регистрационная система, ЭДО и система оборотных штрафов совместно создают многоуровневые стимулы к надлежащему исполнению договорных обязанностей.

Особого внимания заслуживает транспортная услуга, которая традиционно сопровождается оказанием комплекса сопутствующих услуг, учитывающих безопасность перевозки [16, с. 79]. Нормативное «уплотнение» требований к организации экспедиторской деятельности, включая проверку грузов, контроль документооборота, хранение данных, фактически конкретизирует содержание стандарта профессиональной заботливости, которым должен руководствоваться

профессиональный участник рынка при исполнении договора.

Практическое освоение новелл Закона № 140-ФЗ требует переработки типовых форм договоров транспортно-экспедиционных услуг, применяемых участниками рынка. В частности, типовые договоры должны быть дополнены следующими элементами.

Прежде всего, необходимо включение в договор раздела о статусе экспедитора и его реестровых данных: наименование, дата и номер записи в реестре уведомлений, виды услуг согласно реестру. Клиент, в свою очередь, должен получить право на проверку актуальности реестровых сведений до и в ходе исполнения договора с указанием последствий исключения экспедитора из реестра (расторжение, переход к иному экспедитору и т. д.).

Необходимо также включение расширенных заявлений и гарантий клиента о свойствах груза: полная и достоверная информация о наименовании, составе и характеристиках груза; заявление об отсутствии в его составе предметов и веществ, изъятых из оборота или ограниченно оборотоспособных, либо о наличии соответствующих специальных разрешений. За нарушение данных заявлений целесообразно предусмотреть специальную ответственность, покрывающую все убытки экспедитора (включая штрафы, расходы на приостановление исполнения, затраты на взаимодействие с правоохранительными органами).

Договор экспедиции нового поколения должен содержать полноценный раздел об электронном документообороте: указание на используемый оператор ГИС ЭПД, порядок подписания документов (УКЭП или УНЭП), вид применяемых доверенностей (МЧД), порядок хранения электронных документов и доступа к ним сторон. Отдельного внимания требует оговорка о «технической неисправности» ГИС ЭПД: при недоступности системы по не зависящим от сторон причинам необходимо предусмотреть временный переход на бумажный документооборот с последующей легализацией в ЭДО (если это будет допущено Минтрансом).

Параллельно договор должен регулировать вопросы локализации персональных

данных клиента и коммерческой информации о грузе: подтверждение экспедитором хранения всей информации на серверах в Российской Федерации, порядок уведомления клиента в случае принудительного раскрытия данных государственным органам, гарантии экспедитора по недопущению передачи данных третьим лицам.

Договор транспортной экспедиции не существует изолированно, он встроен в сложную цепочку договорных связей, включающую договоры перевозки, операторские соглашения, договоры об использовании транспортной инфраструктуры, договоры об организации перевозок. Эффективность правового регулирования транспортно-экспедиционных отношений неразрывно связана с нормативной качеством всей этой системы.

В научной литературе обоснован вывод, что договор перевозки в современных условиях перестает быть «одиночным» и включается в сложную систему договоров, при этом сбой в исполнении любого из сопряженных договоров влечет неисполнение конечной цели перевозки [8, с. 95]. Реформа 2025 г. в полной мере учитывает этот системный характер: разграничение между «принимающим» и «непринимающим» экспедитором, требование к соответствию используемых IT-систем государственным стандартам, интеграция с платформой «ГосЛог» – все это проявления единой концепции «сетевого управления перевозками» посредством договорного права.

Введение Законом № 140-ФЗ новых требований к экспедиторам, несомненно, повлечет изменения в судебной практике разрешения споров из договоров экспедиции. Прежде всего, суды, вероятно, ужесточат стандарт осмотрительности профессионального экспедитора: субъект, подключенный к ГИС ЭПД, обладающий реестровым статусом и оснащенный системами контроля грузов, а ргоиг способен предотвратить многие нарушения. Следовательно, ссылка экспедитора на незнание свойств груза или непредвиденность ситуации будет восприниматься судами со значительно бóльшим скептицизмом, чем прежде.

Во-вторых, документирование в ГИС ЭПД создает новую доказательственную базу: электронные перевозочные документы, за-

фиксированные в государственной системе, имеют повышенную юридическую силу в сравнении с традиционными бумажными документами, что ставит перед судами вопрос об их доказательственном значении в делах о ненадлежащем исполнении. Опыт разрешения споров с применением данных ГИС ЭПД отечественной судебной системе еще предстоит выработать, однако аналитики единодушно предсказывают, что он будет тяготеть к формированию более высоких стандартов ответственности экспедитора<sup>6</sup>.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Законом № 140-ФЗ проведена наиболее масштабная реформа транспортно-экспедиционного законодательства за последние двадцать лет. Ее проведение диктовалось объективными потребностями рынка: ростом грузопотоков, усложнением логистических цепочек, цифровизацией транспортной отрасли и потребностью государства в контроле за оборотом особых категорий товаров.

Вместе с тем оценка реформы через призму эффективности правового регулирования частноправовых отношений на транспорте позволяет выявить как ее достижения, так и существенные проблемы. К несомненным достижениям следует отнести введение реестровой системы доступа на рынок, стандартизацию документооборота посредством ЭДО, детализацию обязанностей экспедитора и введение разумных стимулов к соблюдению договорной дисциплины. К числу проблем – несоразмерно высокую публично-правовую нагрузку на договор экспедиции, создающую угрозу частноправовой автономии сторон; нерешенность вопроса об исполнимости ряда обязанностей для экспедиторов-посредников, а также потенциальную коллизию между конфиденциальностью коммерческих данных клиента и обязанностью экспедитора открыть их для государственного мониторинга.

В конечном счете значение реформы 2025 г. для отечественного договорного

6 Inmarlegal.ru. Договор транспортной экспедиции: риски и практика [Электронный ресурс]. URL: <https://inmarlegal.ru/press/publications/transportnoe-pravo/dogovor-transportnoj-ekspedicii/>. (дата обращения: 04.04.2026).

права определится тем, насколько успешно правоприменительная практика выработает механизмы балансирования частных и публичных интересов в этой сфере и насколько доктрина гражданского права сумеет предложить системные инструменты для разрешения неизбежных коллизий. Договор транспортной экспедиции превращается из сугубо частнопроводного инструмента организации

перевозки в комплексный регуляторный механизм, функционирование которого неотделимо от государственной цифровой инфраструктуры и публично-правовых стандартов безопасности. Это ставит перед цивилистической наукой новые задачи, решение которых предопределяет эффективность правового регулирования транспортно-экспедиционных отношений на ближайшее десятилетие.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Эффективность правовых норм / В.Н. Кудрявцев, В.И. Никитинский, И.С. Самощенко, В.В. Глазырин. – Москва : Юридическая литература, 1980. – 280 с.
2. Цветков И.В. Договорная работа : учебник / И.В. Цветков. – Москва : Проспект, 2015. – 270 с.
3. Гражданское право : учебник / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – 4-е изд., перераб. и доп. – Москва : ТК Велби, 2003. – Т. 2. – 848 с.
4. Андреева Н.А. Правовое регулирование договора транспортной экспедиции : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Н.А. Андреева. – Москва, 2008. – 171 с.
5. Морозов С.Ю. Договор транспортной экспедиции : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / С.Ю. Морозов. – Ульяновск, 2003. – 174 с.
6. Вайпан В.А. Юридическая природа договора транспортной экспедиции и проблемы его правоприменения / В.А. Вайпан // Право и экономика. – 2015. – № 6. – С. 34–44.
7. Бажина М.А. Договоры перевозки грузов и транспортной экспедиции в России и Германии: сравнительная характеристика : монография / М.А. Бажина ; ред. В.С. Бельх. – Москва : Проспект, 2016. – 104 с.
8. Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров / С.Ю. Морозов. – Москва : Норма, 2011. – 351 с.
9. Орданский М.С. Избранные труды : сборник научных трудов / М.С. Орданский. – Уфа : РИЦ БашГУ, 2011. – 474 с.
10. Кондрашов С.В. Договорная дисциплина : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / С.В. Кондрашов. – Москва, 2009. – 30 с.
11. Красавчиков О.А. Договорная дисциплина: сущность и основные компоненты / О.А. Красавчиков // Договорная дисциплина в советском гражданском праве : межвузовский сборник научных трудов. – Свердловск: Изд-во Свердловского юридического института, 1985. – С. 4–27.
12. Цветков И.В. Договорная дисциплина в предпринимательской деятельности : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03 / И.В. Цветков. – Москва, 2006. – 50 с.
13. Хотько О.А. Наука транспортного права: междисциплинарные связи, перспективные направления развития / О.А. Хотько // Журнал Белорусского государственного университета. Право. – 2025. – № 2. – С. 84–91.

### REFERENCES

1. Kudryavtsev V.N., Nikitinsky V.I., Samoshchenko I.S., Glazyrin V.V. Effectiveness of Legal Norms. Moscow, Yuridicheskaya Literatura Publ., 1980. 280 p.
2. Tsvetkov I.V. Contractual Work. Moscow, Prospect Publ., 2015. 270 p.
3. Sergeev A.P., Tolstoy Yu.K. (eds.). Civil Law. 4th ed. Moscow, TK Velbi Publ., 2003. Vol. 2. 848 p.
4. Andreeva N.A. Legal Regulation of the Contract of Freight Forwarding. *Cand. Diss.* Moscow, 2008. 171 p.
5. Morozov S.Yu. Freight Forwarding Contract. *Cand. Diss.* Ulyanovsk, 2003. 174 p.
6. Vaypan V.A. The Legal Nature of the Freight Forwarding Contract and the Problems of its Enforcement. *Law and Economics*, 2015, no. 6, pp. 34–44. (In Russian).
7. Bazhina M.A.; Belykh V.S. (ed.). Freight Carriage and Freight Forwarding Contracts in Russia and Germany: Comparative Characteristics. Moscow, Prospect Publ., 2016. 104 p.
8. Morozov S.Yu. The System of Transport Organizational Agreements. Moscow, Norma Publ., 2011. 351 p.
9. Ordansky M.S. Selected Works. Bashkir State University Publ., 2011. 474 p.
10. Kondrashov S.V. Contractual Discipline. *Cand. Diss. Thesis.* Moscow, 2009. 30 p.
11. Krasavchikov O.A. Contractual Discipline: Essence and Main Components. *Contractual Discipline in Soviet Civil Law. Interuniversity Collection of Scientific Papers.* Sverdlovsk Law Institute Publ., 1985, pp. 4–27. (In Russian).
12. Tsvetkov I.V. Contractual Discipline in Entrepreneurial Activity. *Doct. Diss. Thesis.* Moscow, 2006. 50 p.
13. Khotsko O.A. Transport Law Science: Interdisciplinary Connections, Promising Directions of Development. *Journal of the Belarusian State University. Law*, 2025, no. 2, pp. 84–91. (In Russian).
14. Kobozeva N.G. Development of the Transport Systems Within the Framework of the Introduction of the Digital State Information System "Electronic Transportation Documents". *Ekonomika, predprinimatelstvo i pravo*, 2023, vol. 13, no. 12, pp. 6009–6018. (In Russian).

14. Кобозева Н.Г. Развитие транспортных систем в условиях внедрения цифровой государственной информационной системы «Электронные перевозочные документы» / Н.Г. Кобозева // Экономика, предпринимательство и право. – 2023. – Т. 13, № 12. – С. 6009–6018.

15. Говорущкина В.С. Обеспечение баланса публичных и частных интересов как средство обеспечения легитимности права / В.С. Говорущкина // Эффективность правового регулирования на современном этапе: теоретические, исторические и отраслевые аспекты : материалы международной научной конференции студентов, магистрантов и аспирантов, Минск, 3–4 ноября 2017 г. / отв. ред. Т.А. Червякова. – Минск : БГУ, 2018. – С. 22–23.

16. Тужилова-Орданская Е.М. Договор перевозки пассажира как правовое средство удовлетворения имущественных потребностей граждан в свете доктрины Н.А. Барина об имущественных потребностях и правовых средствах их обеспечения / Е.М. Тужилова-Орданская, А.Р. Муратова // Власть Закона. – 2015. – № 1. – С. 76–81.

15. Govorushkina V.S. Ensuring a Balance of Public and Private Interests as a Means of Ensuring the Legitimacy of Law. In Chervyakova T.A. (ed.). *The Effectiveness of Legal Regulation at the Current Stage: Theoretical, Historical and Sectoral Aspects. Proceedings of the International Scientific Conference of Students, Master and Postgraduate Students, Minsk, November 3–4, 2017*. Belarusian State University Publ., 2018, pp. 22–23. (In Russian).

16. Tuzhilova-Ordanskaya E.M., Muratova A.R. Passenger Carriage Agreement as a Legal Means of Satisfying the Property Needs of Citizens in Light of N.A. Barinov's Doctrine on Property Needs and Legal Means of Ensuring Them. *The Power of Law*, 2015, no. 1, pp. 76–81. (In Russian).

#### **ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ**

Ананьева Анна Анатольевна – доктор юридических наук, доцент, заведующая кафедрой гражданского права.

#### **INFORMATION ABOUT THE AUTHOR**

Ananyeva Anna Anatolyevna – Doctor of Law, Associate Professor, Head of the Department of Civil Law.

Статья поступила в редакцию 06.04.2026; одобрена после рецензирования 20.04.2026; принята к публикации 20.04.2026. The article was submitted 06.04.2026; approved after reviewing 20.04.2026; accepted for publication 20.04.2026.