

Научная статья
УДК 34
DOI 10.33184/pravgos-2026.2.12

Original article

МОРОЗОВ Сергей Юрьевич
Ульяновский государственный университет,
Ульяновск, Россия,
fgslaw@mail.ru,
<https://orcid.org/0000-0002-1522-8046>

MOROZOV Sergey Yuryevich
Ulyanovsk State University,
Ulyanovsk, Russia

НОВЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ И НОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ

NEW CHANGES IN FREIGHT FORWARDING LEGISLATION AND NEW CHALLENGES IN THEORY AND PRACTICE

Аннотация. Транспортно-экспедиционное законодательство претерпевает серьезные изменения, вызванные динамично меняющейся ситуацией не только на рынке транспортных услуг, но и в сфере национальной безопасности Российской Федерации. Изменения, внесенные в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», с одной стороны, в целом можно оценить положительно, с другой стороны, они стали источником новых проблем как доктринального, так и правоприменительного характера. Цель исследования: выявление отдельных проблем в правовом регулировании транспортно-экспедиционной деятельности и предложение путей решения некоторых из них. Методы исследования: системный подход применялся для научно-теоретической оценки отдельных новелл транспортно-экспедиционного законодательства, в частности при выявлении взаимосвязей норм ст. 801 ГК РФ и положений Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности», при установлении взаимозависимостей отдельных обязанностей экспедитора с предметом договора транспортной экспедиции; общенаучные методы анализа и синтеза применялись на всех этапах настоящего исследования; метод правового моделирования – при формулировании научного определения договора транспортной экспедиции. Результаты: выявлено фактическое изменение предмета договора транспортной экспедиции, а также проблемы, связанные с цифровизацией транспортной отрасли.

Ключевые слова: транспортная экспедиция, предмет договора, электронная накладная

Для цитирования: Морозов С.Ю. Новые изменения в транспортно-экспедиционном законодательстве и новые проблемы теории и практики / С.Ю. Морозов. – DOI 10.33184/pravgos-2026.2.12 // Правовое государство: теория и практика. – 2026. – № 2. – С. 104–110.

Abstract. Freight forwarding legislation is undergoing significant changes, driven by the dynamically evolving situation not only in the transport services market but also in the sphere of national security of the Russian Federation. The amendments made to the Federal Law “On Freight Forwarding Activities”, on the one hand, can generally be assessed positively, while on the other hand, they have introduced new doctrinal and practical challenges. Research purpose: to identify specific issues in the legal regulation of freight forwarding activities and propose solutions for some of them. Research methods: a systemic approach is applied for the scientific and theoretical evaluation of specific novelties in freight forwarding legislation, particularly in identifying the interrelationships between the norms of Article 801 of the Civil Code of the Russian Federation and the provisions of the Federal Law “On Freight Forwarding Activities”, and in establishing the interdependencies of specific forwarder’s obligations with the subject matter of the freight forwarding contract. General scientific methods of analysis and synthesis are used at all stages of this research. The method of legal modeling is employed in formulating a scientific definition of the freight forwarding contract. Results: the article identifies an actual change in the subject matter of the transport forwarding contract, as well as problems related to the digitalization of the transport industry.

Keywords: freight forwarding, subject matter of the contract, electronic consignment note

For citation: Morozov S.Yu. New Changes in Freight Forwarding Legislation and New Challenges in Theory and Practice. *The Rule-of-Law State: Theory and Practice*, 2026, no. 2, pp. 104–110. (In Russian). DOI 10.33184/pravgos-2026.2.12.

ВВЕДЕНИЕ

Долгое время Федеральный закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»¹ не подвергался существенным изменениям, а те, которые были, в основном касались проверки экспедитором информации клиента о свойствах груза. Это свидетельствовало, с одной стороны, о стабильности действующего законодательства, создавало уверенность в завтрашнем дне и избавляло от ненужных потрясений участников рынка транспортно-экспедиционных услуг, а с другой – об отсутствии прогрессивного развития в регулировании общественных отношений. Ситуация существенно изменилась с принятием Федерального закона от 7 июня 2025 г. № 140-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон "О транспортно-экспедиционной деятельности" и отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон № 140-ФЗ)².

НАУЧНО-ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ ОЦЕНКА ОТДЕЛЬНЫХ НОВЕЛЛ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

В связи с необходимостью усиления государственного контроля в транспортно-экспедиционной сфере нормы частного права заметно уступили свое место нормам публичного права. Об этом, в частности, свидетельствует ст. 1 Закона № 140-ФЗ, касающаяся наделения Минтранса РФ полномочиями в сфере выработки государственной политики и нормативно-правового регулирования транспортно-экспедиционной деятельности. Требования к транспортному экспедитору подать уведомление в реестр сведений об экспедиторе, который ведется в электронной форме на национальной цифровой транспортно-логистической платформе «ГосЛог», предусмотренные ст. 2.4 Закона № 140-ФЗ, также способствуют обеспечению прозрачности деятельности экспедиторов.

Особые требования предъявляются к оказанию услуг, связанных с перевозкой предметов и веществ, изъятых из гражданского оборота или ограниченно оборотоспособных. Внесены изменения в ст. 105 Воздушного ко-

декса РФ и ст. 25 Устава железнодорожного транспорта РФ³, устанавливающие требования к оформлению электронных перевозочных документов, в том числе электронных транспортных накладных, которые должны быть направлены в государственную информационную систему электронных перевозочных документов, предусмотренную Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»⁴.

Усиление императивного воздействия на транспортно-экспедиционные отношения обусловлено, по мнению Г.А. Микрюковой, «необходимостью защиты в условиях СВО и расширения террористических угроз основ конституционного строя, прав и законных интересов граждан и организаций, обеспечения обороны страны и безопасности государства» [1, с. 32].

Одной из важнейших новелл, о которой в юридической литературе упоминается только вскользь, являются изменения, касающиеся предмета договора транспортной экспедиции. Легко и непринужденно по воле законодателя произошла трансформация договора, который в силу своей неизменности на протяжении почти четверти века был для всех привычным. Так, в соответствии с п. 41 ст. 4 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» экспедитор в случае, если он в соответствии с договором транспортной экспедиции принимает груз, обязан заключить договоры, необходимые для организации перевозки груза, от имени клиента по доверенности (за исключением договоров перевозки и хранения) или от своего имени, выдать складскую расписку в случае приема груза на складское хранение. Если в соответствии с договором транспортной экспедиции груз экспедитором не принимается, то он обязан заключить договоры, необходимые для организации перевозки груза, от имени клиента по доверенности или от своего имени (за исключением договоров перевозки и хранения). Г.А. Микрюкова небезосновательно обратила внимание на то, что теперь императивно установлены случаи, когда экспедитор не вправе заключать договоры перевозки и хранения от имени клиента и когда он не имеет права заключать такие договоры от своего имени.

1 Собрание законодательства РФ. 2003. № 27 (ч. 1), ст. 2701.

2 Собрание законодательства РФ. 2025. № 23, ст. 2999.

3 Собрание законодательства РФ. 2003. № 2, ст. 170.

4 Собрание законодательства РФ. 2007. № 46, ст. 5555.

Автор отмечает: «Данное нормативное решение вносит полную ясность в определение лица, несущего обязанности грузоотправителя и поклажедателя, от надлежащего исполнения которых зависит обеспечение безопасности на дорогах и складах» [1, с. 33]. Но, как это часто бывает, законодатель, решая одну проблему, породил новую.

Исходя из нововведений, в любой ситуации экспедитор обязан заключить договоры, необходимые для организации перевозки грузов. А ситуации здесь мыслимы только две: либо договором транспортной экспедиции предусмотрен прием груза экспедитором, либо нет. Хотя определение договора транспортной экспедиции, данное в ст. 801 ГК РФ, формально не претерпело изменений, по факту услуги экспедитора, по поводу которых заключается договор и которые составляют предмет договора в узком смысле [2, с. 315], претерпели существенное изменение. Говоря про узкий смысл, мы имеем в виду только действия экспедитора, составляющие суть договора. Теперь договор транспортной экспедиции, в котором отсутствует обязанность заключить договоры, необходимые для организации перевозки грузов, противоречит закону. Несмотря на то что ГК РФ, как кодифицированный акт, имеет большую юридическую силу по сравнению с Федеральным законом «О транспортно-экспедиционной деятельности», который в соответствии с п. 3 ст. 801 ГК РФ должен устанавливать порядок выполнения условий договора транспортной экспедиции, перед нами пример, когда установление законом такого порядка приводит к частичному изменению самого понятия договора транспортной экспедиции. Такая ситуация возможна в случаях, когда специальный закон императивно устанавливает, какие действия непременно обязан совершить экспедитор по договору транспортной экспедиции, корректируя, в сущности, его предмет.

Следует обратить внимание, что в определении договора транспортной экспедиции указано: экспедитор обязан *выполнить* либо *организовать услуги*, связанные с перевозкой грузов (ст. 801 ГК РФ). Уже с момента принятия Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» наблюдались его разночтения с ГК РФ. В ст. 1 закона к транспортно-экспедиционным услугам отнесены только услуги по организации пере-

возок грузов. Мы неоднократно отмечали: «Услуги по организации перевозки составляют лишь часть предмета договора транспортной экспедиции. Конкретный договор транспортной экспедиции может таких услуг и не содержать»⁵. Иными словами, до вступления в силу последних изменений в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» договор транспортной экспедиции считался таковым и в том случае, если он совсем не предусматривал организацию услуг, связанных с перевозкой груза, а содержал те транспортно-экспедиционные услуги, которые экспедитор выполнял самостоятельно. Например, если по договору экспедитор обязался упаковать груз клиента, то налицо договор транспортной экспедиции, поскольку услуга связана с перевозкой груза. Причем данный договор квалифицировался именно так вне зависимости от того, установлена в нем обязанность экспедитора заключить договоры с третьими лицами или нет. Теперь выполнение экспедитором услуг, связанных с перевозкой груза, можно из предмета договора транспортной экспедиции если не исключить совсем, то, по крайней мере, перевести в разряд дополнительных.

Невольно вспоминаются Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик от 31 мая 1991 г. № 2211-1, в ст. 105 которых дано следующее определение: «По договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет отправителя груза заключить от его или своего имени один или несколько договоров перевозки груза и выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции дополнительных услуг, связанных с перевозкой»⁶. Из приведенного определения следует, что если отсутствует основная услуга по заключению договора(-ов) перевозки груза, а предусмотрено выполнение лишь дополнительных услуг, то договор транспортной экспедиции является незаключенным, поскольку такое существенное его условие, как предмет, не согласовано. В определении не зря использован союз «и», а не «или» перед словом «выполнить».

⁵ Морозов С.Ю. Комментарий к Федеральному закону «О транспортно-экспедиционной деятельности». М.: Юрист, 2004. С. 111.

⁶ Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик от 31.05.1991 № 2211-1 // Ведомости СНД и ВС СССР. 1991. № 26, ст. 733.

Следует пояснить, что послужило поводом нашего обращения к законодательству СССР. В нем, как и в ситуации современного правового регулирования транспортно-экспедиционной деятельности, договор транспортной экспедиции должен был обязательно предусматривать заключение экспедитором договоров с третьими лицами. Только ранее экспедитор непременно обязан был заключить договор перевозки от своего имени или от имени клиента, а теперь он должен от своего имени или от имени клиента заключить договоры, необходимые для организации перевозки груза, за исключением договоров перевозки и хранения.

Научная логика формулировки определения договора транспортной экспедиции, данного в ст. 105 Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик, была понятна и вполне обоснованна. В качестве основной услуги выступали действия юридического характера – заключение договора перевозки грузов. Все дополнительные услуги (проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин) являлись действиями фактического характера. Причем в более ранних наших работах мы указывали, что «...Основы гражданского законодательства 1991 года в части ответственности за невыполнение или ненадлежащее выполнение транспортно-экспедиционных услуг отсылали к законодательству о соответствующем договоре (п. 3 ст. 105 Основ), признавая таким образом договор транспортной экспедиции смешанным»⁷. Но, как справедливо отмечал А.И. Хаснутдинов, «впоследствии соответствующие нормы должны быть выработаны в рамках договора транспортной экспедиции без отсылки к правилам, регулирующим другие договоры» [3, с. 286]. Так оно на самом деле и случилось, и теперь остается только присоединиться к мнению Г.П. Савичева, что «наличие "чужих" признаков в данном договоре не влияет на признание его самостоятельным гражданско-правовым договором...» [4, с. 66]. Но в данном аспекте для нас важно, что был четкий критерий деления транспортно-экспедиционных услуг на основные и дополнительные, а именно наличие либо отсутствие юридических последствий в действиях экспедитора в виде возникновения, изменения или прекращения гражданских прав и обя-

занностей. Данная логика, к сожалению, применительно к действующему законодательству не соблюдается.

В связи с последними поправками, внесенными в законодательство о транспортно-экспедиционной деятельности, определение договора транспортной экспедиции следовало бы сформулировать следующим образом: «По договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет клиента (грузоотправителя или грузополучателя) заключить от его или своего имени договоры, необходимые для организации перевозки груза, за исключением договоров перевозки и хранения, и выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с перевозкой груза». По факту вне зависимости от того, закреплена такая формулировка в законе или нет, действия экспедитора теперь не могут ей не соответствовать.

Между тем данный вариант определения договора транспортной экспедиции серьезно сужает сферу предпринимательской деятельности экспедитора. Следует особо отметить, что до внесения изменений в закон услуга по организации перевозки груза могла и не предусматривать необходимость заключения экспедитором договоров с третьими лицами.

Резюмируя сказанное в данной части, следует сделать вывод о наличии противоречий между ст. 801 ГК РФ и п. 4¹ ст. 4 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности», поскольку нормы ГК РФ устанавливают возможность как выполнения, так и организации любых услуг, связанных с перевозкой груза. Нормы же специального закона ограничивают такую возможность тем, что оказание таких услуг невозможно, если в договоре не предусмотрена обязанность экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договоры, необходимые для организации перевозки груза (за исключением договоров перевозки и хранения).

Выходов из данной ситуации, как нам представляется, два. Во-первых, можно внести поправки в ст. 4¹ Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности», обусловив исполнение обязанности заключения экспедитором договоров, необходимых для организации перевозки грузов, случаями, когда условиями договора предусмотрена обязанность экспедитора органи-

⁷ Морозов С.Ю. Указ. соч. С. 6

зывать перевозку груза. Во-вторых, возможна корректировка положений ст. 801 ГК РФ таким образом, чтобы наряду с выполнением названной обязанности либо при ее отсутствии была возможность оказать иные услуги, связанные с перевозкой грузов.

Комментируя положения Закона № 140-ФЗ, нельзя не отметить, что появились новые обязанности экспедитора. Так, при заключении договора транспортной экспедиции он обязан проверить достоверность предоставляемой клиентом необходимой информации (данных о физическом лице или сведений о юридическом лице, выступающих стороной договора транспортной экспедиции), после чего отразить ее в договоре. Статьей 4 Закона № 140-ФЗ установлена новая обязанность экспедитора – получить информацию о свойствах груза, условиях его перевозки и иную, необходимую для исполнения им обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции.

Далее следует обратить внимание на целый блок изменений, внесенных в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности», связанных с переходом на использование электронных документов. В целом идея правильная, поскольку направлена на ускорение документооборота, обеспечение прозрачности транспортно-экспедиционной деятельности, облегчение деятельности оперативно-разыскных служб. Как верно отмечает Г.В. Колодуб, «цифровизация логистики, развитие мультимодальных и комбинированных перевозок, формирование интеллектуальных транспортных систем и сервисов на основе больших данных изменили саму природу транспортной деятельности» [5, с. 5]. Между тем у небольших транспортно-экспедиционных и логистических компаний возникает озабоченность тем, что для них данные требования в современных условиях невыполнимы. Так, согласно п. 5 ст. 2 закона электронные экспедиторские документы подписываются усиленной квалифицированной электронной подписью или усиленной неквалифицированной электронной подписью физического лица, сертификат ключа проверки которой создан и используется в инфраструктуре, обеспечивающей информационно-технологическое взаимодействие информационных систем. Пунктом 6 названной статьи предписано, что такие документы подлежат направлению в государственную информационную систему электронных перевозочных

документов. Но, как говорится, «гладко было на бумаге, да забыли про овраги». В условиях, когда периодически происходит отключение интернета в связи с введением режима беспилотной опасности, а мобильная связь нестабильна, обеспечить электронный документооборот во многих случаях представляется затруднительным.

На страницах интернет-изданий предстатели малого экспедиторского бизнеса задают вполне обоснованные вопросы: что делать водителю, перевозящему груз в соответствии с договором транспортной экспедиции, если его останавливают для проверки органы ГИБДД или иные правоохранительные органы, а интернет на тысячи километров как в одну, так и в другую сторону отсутствует? если мобильный телефон разрядился или вышел из строя?⁸ Распечатывать и возить с собой бумажные копии экспедиторских документов – не самый лучший вариант. Во-первых, такие копии в большинстве случаев законной силы не имеют, во-вторых, теряется смысл цифровизации. Нужно также учитывать уровень подготовки водителей как пользователей электронными устройствами. Многие понятия не имеют ни о том, как пользоваться элементарными мобильными приложениями, ни о том, что такое электронная квалифицированная подпись. Да что там водители – некоторым профессорам гуманитарных специальностей нужно время, чтобы освоить современные технологии. Кроме того, конечным пунктом назначения груза может быть поселок в глухой тайге, где слышали разве что про гаечный ключ, но не про электронный сертификат ключа, а интернета там никогда не было.

Продолжая мысль о цифровизации транспортно-экспедиционной отрасли, обратим внимание, что экспедиторы уже давно участвуют в трансграничной дистанционной электронной торговле, приобретая товар из-за рубежа и оказывая услугу MF (Mail Forwarding – «Ваш адрес за рубежом»). Поэтому вполне обыденным делом являются требования клиентов о предоставлении видеофиксации распаковки товара, доставки с помощью беспилотных транспортных средств грузов клиенту, когда он находится в движении. В.А. Сапега, например, утверждает:

⁸ Какие изменения в 87-ФЗ меняют правила работы для экспедиторов [Электронный ресурс]. URL: <https://www.klerk.ru/blogs/astral/651230/#chapter-chno-delat-biznesu-uzhe-seychas> (дата обращения: 15.03.2026).

«Это позволяет удешевить доставку на "последней миле", т. е. последнем этапе, и доставить товар не до двери получателя, а в то место, где находится получатель посылки, будучи в движении» [6, с. 128].

Одним из важнейших системных нормативно-правовых актов, регулирующих вопросы передачи имущества и оказания услуг в сфере с участием посреднических цифровых платформ, является Федеральный закон от 31 июля 2025 г. № 289-ФЗ «Об отдельных вопросах регулирования платформенной экономики в Российской Федерации», который вступит в законную силу с октября 2026 г.⁹

По мнению Л.К. Терещенко, «социальная активность индивидов и их групп на основе цифровых платформ порождает явления, находящиеся на стыке права и высоких технологий» [7, с. 19]. Безусловно, эта тенденция касается и транспортной отрасли. У.А. Скварко отмечает: «определение профильных цифровых платформ в качестве составного элемента цифровой транспортной инфраструктуры представляется целесообразным» [8, с. 31]. Следует отметить, что на транспорте стала формироваться целая система цифровых платформ различной направленности. Так, перевозки легковым такси осуществляются с использованием цифровых платформ. В.В. Тощенко, например, формулируя определение договора об организации фрахтования легкового такси, справедливо называет в качестве обязанности службы заказа легкового такси предоставление фрахтовщику доступа к принадлежащей исполнителю транспортной IT-инфраструктуры, в качестве которой выступает цифровая платформа [9, с. 16]. В.В. Курганов полагает, что такие виды транспортного шеринга, как каршеринг, райдшеринг и кодшеринг, также не могут реализовываться без использования цифровых платформ. Автор пишет: «Цифровое преобразование общественных отношений и рост ценности эффективного использования активов стимулируют развитие моделей совместного потребления, в частности в транспортной сфере» [10, с. 432].

Ведение транспортно-экспедиционной деятельности теперь немыслимо без использования национальной цифровой транспортно-логистической платформы «ГосЛог», обеспечивающей автоматизированный сбор,

обработку, хранение, предоставление, размещение и использование информации о транспортной системе Российской Федерации, в том числе в целях реализации принципа «одного окна». Платформа будет использовать данные из ЕГРЮЛ, ГИБДД, системы «Платон», ГИС ЭПД (государственной информационной системы электронных перевозочных документов), других государственных информационных систем. Ее данными смогут пользоваться ФСБ, ФНС и другие контролирующие государственные органы и спецслужбы. Оператором платформы является Минтранс РФ, который объединил на данной платформе перевозчиков, таможен, ФНС и ФСБ. Сделано это с целью вывода рынка транспортно-экспедиционных услуг из серой зоны и объединения в едином информационном пространстве данных о грузах, транспорте и участниках транспортного рынка (грузовладельцы, экспортеры и импортеры продукции, транспортно-логистические компании, владельцы и операторы объектов транспортно-логистической инфраструктуры, финансовые организации, органы власти, то есть все участники процесса)¹⁰.

Положительным эффектом от нововведения будут прозрачность транспортного рынка, ускорение документооборота, возможность получения доказательств заключения сделок, а также другой необходимой информации. Так, грузоотправитель может в режиме реального времени получить информацию о месте нахождения груза. Однако при этом 80 % транспортных экспедиторов могут прекратить свою деятельность, что является обратной стороной цифровизации транспортной отрасли. Как отмечает председатель комитета по логистике и грузовым автоперевозкам ТПП Татарстана С. Сотников, «у нас сейчас такая тенденция по всей стране, где все, что касается цифровизации, получает зеленый свет. А где грань разумной цифровизации? Ее сложно прочертить»¹¹. Многим экспедиторам предстоит приобрести дорогостоящее оборудование, в том числе и рентгенологическое, для проверки свойств груза. Нельзя исключать и человеческий фактор при пользовании цифровой платформой, что может повлечь иска-

10 Гатаулин Ф. От серых схем до «цифры»: зачем Минтранс объединил перевозчиков, ФНС, ФСБ и таможен в систему «ГосЛог» [Электронный ресурс]. URL: https://dzen.ru/a/ab0ac6himn50r_CS?ysclid=mmrjpj29en316737921 (дата обращения: 15.03.2026).

11 Там же.

9 Собрание законодательства РФ. 2025. № 31, ст. 4643.

жение информации и ошибки в оформлении транспортных электронных документов.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Правовое регулирование транспортно-экспедиционных отношений требует дальнейшего совершенствования. Необходимо четко

определить круг возможных действий транспортных экспедиторов, выдержав разумный баланс между свободой предпринимательской деятельности и обеспечением безопасности государства. Необходим комплекс мер нормативно-правового характера, связанных с организацией исполнения законов, регулирующих транспортно-экспедиционную деятельность.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Микрюкова Г.А. Новеллы гражданско-правового регулирования транспортной деятельности / Г.А. Микрюкова // Хозяйство и право. – 2025. – № 11. – С. 28–47.
2. Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая. Общие положения / В.В. Витрянский, М.И. Брагинский. – 3-е изд., стер. – Москва : Статут, 2001. – 848 с.
3. Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.03 / А.И. Хаснутдинов. – Иркутск, 1995. – 317 с.
4. Гражданское право : учебник / отв. ред. Е.А. Суханов. – Москва : БЕК, 2000. – Т. 2/2. – 544 с.
5. Колодуб Г.В. Подходы к определению понятия «транспортная инфраструктура» / В.Г. Колодуб // Транспортное право. – 2025. – № 4. – С. 5–10.
6. Сапега В.А. Договорное регулирование транспортно-экспедиционной деятельности : дис. ... канд. юрид. наук : 5.1.3 / В.А. Сапега. – Ульяновск, 2023. – 183 с.
7. Цифровые платформы – организационно-правовая форма взаимодействия в обществе : монография / отв. ред. Л.К. Терещенко. – Москва : Инфотропик Медиа, 2025. – 144 с.
8. Скварко У.А. Система договоров по перемещению физических лиц автомобильным транспортом с использованием цифровых сервисов в Российской Федерации : дис. ... канд. юрид. наук : 5.1.3 / У.А. Скварко. – Москва, 2025. – 251 с.
9. Тощенко В.В. Система договоров перевозок такси автомобильным транспортом : дис. ... канд. юрид. наук : 5.1.3 / В.В. Тощенко. – Ульяновск, 2024. – 205 с.
10. Курганов В.В. Система договоров распределенного доступа к транспортным средствам (шеринга): проблемы правовой квалификации и правоприменения / В.В. Курганов // Право и государство: теория и практика. – 2025. – № 12. – С. 432–435.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Морозов Сергей Юрьевич – доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист Российской Федерации, декан юридического факультета, заведующий кафедрой гражданского и предпринимательского права.

Information about the Author

Morozov Sergey Yuryevich – Doctor of Law, Professor, Honored Lawyer of the Russian Federation, Dean of the Faculty of Law, Head of the Department of Civil and Business Law.

Статья поступила в редакцию 27.03.2026; одобрена после рецензирования 16.04.2026; принята к публикации 16.04.2026. The article was submitted 27.03.2026; approved after reviewing 16.04.2026; accepted for publication 16.04.2026.