

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«УЛЬЯНОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

На правах рукописи

**Сапега Вячеслав Александрович**

**ДОГОВОРНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНО-  
ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

Специальность 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

**Диссертация**

**на соискание ученой степени кандидата юридических наук**

Научный руководитель:

Заслуженный юрист Российской Федерации,  
доктор юридических наук, профессор,  
Морозов Сергей Юрьевич

Ульяновск — 2023

## Оглавление

<b>ВВЕДЕНИЕ</b> .....	3
<b>Глава 1. Теоретические основы договорного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности.</b> .....	16
1. Объект перевозки, как видообразующий признак при классификации договоров транспортной экспедиции.....	16
2. Юридическая конструкция договора транспортной экспедиции.....	39
<b>Глава 2. Управление перевозкой как вид транспортно-экспедиционной деятельности</b> .....	67
1. Организация и управление в гражданском праве .....	67
2. Организационные отношения и отношения управления, как предмет гражданско-правового регулирования .....	82
3. Договорное регулирование оказания экспедиторских услуг по управлению перевозкой в прямом смешанном сообщении.....	99
<b>Глава 3. Договорное регулирование транспортно-экспедиционных услуг, связанных с доставкой посылок</b> .....	124
1. Транспортно-экспедиционные услуги, связанные с доставкой посылок в сферах электронной коммерции и почтовых услуг .....	124
2. Понятие услуг почтовой связи и их соотношение с услугами по отправлению посылок.....	137
3. Договорное регулирование транспортно-экспедиционной деятельности в области почтовых услуг .....	148
<b>Список нормативно-правовых актов, материалов судебной практики и специальной литературы</b> .....	159

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы исследования** проявляется одновременно, как минимум, в четырех аспектах.

*Социально-экономический аспект.* Сегодня транспортно-экспедиционные организации России сталкиваются с множеством проблем правового регулирования, обусловленных ограничениями, связанными с пандемией коронавируса COVID-19, с санкционной политикой недружественных государств в условиях специальной военной операции, и ростом товарооборота с дружественными странами.

Качество транспортно-экспедиционных услуг неразрывно связано с качеством транспортного обслуживания, возрастанием роли человеческого капитала в социально-экономическом развитии страны, возможностью занятия передовых позиций России в мировой экономике, технологическим развитием национальной транспортной системы, эффективностью распределения мировых ресурсов посредством глобальных логистических систем.

В транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года отмечается, что растущий спрос на грузовые перевозки сдерживается неразвитостью транспортно-логистической системы страны. На низком уровне остается транспортно-экспедиционное обслуживание населения и экономики, в связи с чем требуется создание сети транспортно-логистических центров для оказания транспортно-экспедиторских услуг, а также расширение сферы услуг по комплексному транспортно-логистическому обслуживанию<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. 13.12.2021. №50 (часть IV). Ст. 8613.

Транспортно-экспедиционное обслуживание не только юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, но и населения является неотъемлемой частью современной российской действительности. Интеграция транспортно-экспедиционных услуг с услугами почты уже воспринимается как данность. Доставка посылок транспортно-экспедиционными организациями теперь является обыденным делом. Услуги, связанные с доставкой parcelных грузов (посылок), обеспечиваются такими всемирно известными транспортными экспедиторами, как American eBox, MyGermany, PostScan Mail, Wildberris, Ozon, СберМегаМаркет, и такими перевозчиками, как CDEK, DHL, Global Post, Postnl и др. Развития данного сегмента рынка транспортно-экспедиционных услуг имеет важное социальное значение.

*Доктринальный аспект.* Трансформация общественных отношений в сфере транспорта, появление на рынке транспортных услуг новых субъектов ставит вопрос о необходимости существенного уточнения научных взглядов на договорное регулирование транспортно-экспедиционной деятельности.

Уже стало хрестоматийным утверждение о том, что услуги транспортной экспедиции связаны с перевозкой груза. Однако, настало время научного обоснования возможности либо невозможности связи транспортно-экспедиционных услуг с такими видами перевозки, как перевозка порожних вагонов, перевозка грузобагажа, перевозка почты, перевозка пассажиров. Каждый из перечисленных видов перевозки имеет свои особенности, которые на современном этапе развития транспортной отрасли проявляются особенно рельефно. Требуют научного осмысления правовые схемы взаимодействия экспедитора с различного рода транспортными операторами. Нуждаются в развитии взгляды ученых на роль экспедитора, выступающего в качестве оператора смешанной перевозки грузов, и организующего доставку по схеме «от двери до двери».

Необходим и новый взгляд на то, кто может выступать в качестве клиента транспортного экспедитора помимо грузоотправителя и грузополучателя.

Тщательного научного правового анализа и обоснования требует новая парадигма развития рынка транспортно-экспедиционных услуг, в котором экспедитору отводится роль центра, осуществляющего комплексное транспортно-логистическое обслуживание. При этом, к функциям транспортного экспедитора по организации перевозок прибавляются функция интеграции процесса передвижения в рамках единой транспортной системы и функция управления транспортно-логистическим процессом. В этой связи необходимо выявить правовую природу гражданско-правовых отношений управления, соотнести их с гражданско-правовыми организационными отношениями. Необходимо исследовать сущность управляющего воздействия в отношениях управления и выявить роль односторонне-обязывающих сделок в осуществлении такого воздействия.

Наконец, следует провести критический анализ возможности отнесения отправки посылок к услугам связи, в частности почтовой, и разработать научные основы правового регулирования транспортно-экспедиционных услуг в области почтовых отправлений. Данная задача может быть решена при четком разграничении транспортно-экспедиционных услуг и услуг связи.

*Правотворческий аспект.* Нормы о договоре транспортной экспедиции нуждаются в совершенствовании. Требуются качественные изменения не только главы 41 Гражданского кодекса Российской Федерации, но и положения Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности». Федеральный закон «О почтовой деятельности» нуждается не только в серьезной структурной переработке, но и в переименовании, поскольку не в полной мере отражает суть регулируемых им отношений.

*Правоприменительный аспект.* Пробелы и противоречия в транспортном законодательстве и в законодательстве о почтовой связи создают массу проблем и затруднений при разрешении судами конкретных

дел по спорам, вытекающим из транспортно-экспедиционных договоров. Это проявляется в одних случаях в нарушении единообразия судебной практики, а в других – в неверной правовой квалификации рассматриваемых обязательственных правоотношений. Проблемы практического характера также возникают у транспортно-экспедиционных организаций, которые оказывают услуги по доставке посылок и интегрируют в своей деятельности услуги почты и услуги, связанные с перевозкой груза. Однако больше всего на практике страдают клиенты таких транспортных экспедиторов, перед которыми возникает дилемма о выборе правового института, устанавливающего правила об ответственности экспедиторов за утрату либо несвоевременную доставку посылок.

Своевременность данного диссертационного исследования обусловлена тем, что оно призвано решить ряд обозначенных выше проблем в рамках заявленной темы.

**Степень научной разработанности темы.** Правовое регулирование транспортно-экспедиционной деятельности находится в центре внимания цивилистов на протяжении многих десятилетий. Наиболее известными учеными, имеющими труды в данной области научных исследований, являются В.К. Андреев, В.В. Витрянский, Г.П. Савичев, М.А. Тарасов, М.Е. Ходунов, Х.И. Шварц, А.И. Хаснутдинов, Б.Б. Черепяхин и др.

Проблемам договора транспортной экспедиции было посвящено ряд диссертаций. За 10 лет с 1999 по 2009 годы лет защищены 7 кандидатских диссертаций по данной теме: Хмелев С.П. Договор транспортной экспедиции (Саратов, 1999), Морозов С.Ю. Договор транспортной экспедиции (Ульяновск, 2003), Ребриков А.В. Договор транспортной экспедиции (Краснодар, 2006), Андреева Н.А. Правовое регулирование договора транспортной экспедиции (Москва, 2008), Кулешов В.Т. Договор транспортной экспедиции, проблемы правового регулирования (Москва, 2009), Соловых А.В. Договор транспортной экспедиции (Москва, 2009), Данилина И.Е. Тенденции развития транспортно-экспедиционных

отношений (Москва, 2009). Однако в последние 15 лет интерес к договору транспортной экспедиции, по крайней мере на диссертационном уровне, угас.

Ни в одной из перечисленных диссертаций подробно не исследовалась проблема оказания транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой грузобагажа, порожних вагонов, почтовых отправок. Таким образом, в заявленном аспекте и объеме исследований по данной теме не проводилось.

**Объектом диссертационного исследования** являются общественные отношения, регулируемые договором транспортной экспедиции.

**Предмет диссертационного исследования** составляют труды ученых в сфере гражданского и транспортного права, материалы судебной практики, отечественные и зарубежные источники правового регулирования транспортно-экспедиционных отношений с участием экспедиторов, владельцев транспортных инфраструктур, операторов железнодорожного подвижного состава, отправителей грузобагажа, отправителей и получателей порожних вагонов.

**Цель и задачи исследования.** Целью диссертации является формирование комплексного научного представления о договорном регулировании транспортно-экспедиционной деятельности.

Для достижения названной цели необходимо решить следующие **основные задачи:**

- выявить и описать юридическую конструкцию договора транспортной экспедиции, соответствующую современному развитию общественных отношений на рынке транспортных услуг;
- определить юридическую направленность договора транспортной экспедиции;

- выявить роль односторонне-обязывающих сделок при оказании транспортно-экспедиционных услуг по управлению транспортным процессом;
- определить возможность отнесения услуг, связанных с перевозкой порожних вагонов, к числу транспортно-экспедиционных;
- в целях определения спектра транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой порожних вагонов, сформулировать авторское определение договора перевозки груза багажа;
- доказать возможность отнесения действий по выполнению или организации выполнения услуг, связанных с доставкой посылок, к числу транспортно-экспедиционных услуг в области почтовой деятельности;
- в целях отграничения транспортно-экспедиционных услуг и услуг связи сформулировать авторское определение почтовой связи.

Кроме того, следует решить ряд вспомогательных задач, закладывающих теоретическую основу для решения основных задач:

- выявить виды перевозок в зависимости от объекта перевозки и классифицировать по этому основанию договоры транспортной экспедиции;
- для определения правовой природы управляющего воздействия транспортного экспедитора в отношениях управления перевозкой, дать понятие и выявить специфические признаки организации и управления перевозками в гражданском праве;
- для раскрытия сущности управления перевозкой как вида транспортно-экспедиционной деятельности показать роль и место организационных отношений и отношений управления в предмете гражданско-правового регулирования;
- выявить специфику регулирования деятельности по оказанию экспедиторских услуг по управлению перевозкой в прямом смешанном сообщении;



- дать юридическое определение транспортно-экспедиционных услуг, связанных с доставкой посылок в сферах электронной коммерции и почтовых услуг;
- сделать предложения по совершенствованию действующего законодательства в сфере договорного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности.

**Методологическая основа диссертационного исследования** представлена такими методологическими подходами, как системный и структурно-функциональный подходы.

В работе использовались такие общенаучные методы как анализ, синтез, индукция, абстрагирование, диалектический метод.

Кроме того, в работе использовались методы правового моделирования, историко-правовой, формально-юридический и сравнительно-правовой. Метод правового моделирования применялся при исследовании и совершенствовании юридической конструкции договора транспортной экспедиции. Историко-правовой метод применялся на протяжении всего исследования, в котором использовались научные труды, характеризующие развитие гражданского и транспортного права, начиная с XVIII в. Формально-юридический метод применялся по ходу всей работы для выработки новых и уточнения имеющихся понятий, выявления признаков правовых явлений, толкования содержания нормативно-правовых предписаний, анализа действующего законодательства. Например, в первом параграфе первой главы на основе выявленных признаков сформулированы понятия «договор на оказание услуг по управлению», «транспортное средство» и «договор о передаче полномочий».

Сравнительно-правовой метод применялся при исследовании законодательства таких стран, как Германия и Нидерланды.

**Теоретической основой диссертационной работы** послужили труды Т.Е. Абовой, М.К. Александрова-Дольника, С.С. Алексева, М.А. Аллахвердова, Э.А. Алиева, А.А. Ананьевой, В.К. Андреева,

С.В. Андреева, Г.Б. Астановского, Т.П. Ахрема, М.А. Бажиной, Н.А. Барина, В.А. Белова, М.И. Брагинского, С.Н. Братуся, Г.Е. Брухиса, Н.А. Бутаковой, А.Г. Быкова, Е.В. Вавилина, В.А. Вайпана, Н.В. Васевой, В.В. Витрянского, А.Э. Вормса, А.В. Габова, Б.М. Гонгало, В.М. Горшенева, В.Н. Гречухи, О.В. Гутникова, Г.Н. Давыдовой, Е.М. Данилина, И.Е. Данилиной, Л.Я. Даниловой, В.А. Дозорцева, В.А. Егиазарова, Н.Д. Егорова, М.А. Егоровой, Г.Г. Иванова, С.Г. Ивановой, Т.Н. Ивановой, Т.И. Илларионовой, О.С. Иоффе, К.А. Кирсанова, Н.В. Козловой, О.А. Красавчикова, О.А. Кузнецовой, В.В. Кулакова, В.Е. Лукьяненко, Ф.М. Лучанского, В.Б. Ляндреса, А.М. Мартемьяновой, Д.А. Медведева, Ю.А. Метелевой, Г.А. Микрюковой, Н.В. Морозовой, С.Ю. Морозова, Т.С. Нагорной, М.В. Немытиной, Д. Нурмамедовой, Д.И. Половинчика, С.В. Проценко, Б.И. Пугинского, В.В. Ровного, Ю.В. Романца, Н.Г. Рыженковой, Г.П. Савичева, Р.Н. Салиевой, В.А. Сапуна, Г.А. Свердлык, Л.Б. Ситдиковой, Д.И. Степанова, Д.П. Стригуновой, Е.А. Суханова, М.А. Тарасова, Н.Н. Тарасова, Н.Н. Тютриной, Д.С. Федотовой, С.Ю. Филипповой, Е.М. Хазиевой, Р.О. Халфиной, Ю.С. Харитоновой, А.И. Хаснутдинова, С.П. Хмелева, М.Е. Ходунова, В.В. Чевычелова, Л.А. Чеговадзе, М.Ю. Челышева, Б.Б. Черепахина, А.Ф. Черданцева, Г.Н. Чуб, Х.И. Шварца, Г.Ф. Шершеневича, Л.С. Явича, В.Ф. Яковлева, В.Ф. Яковлевой.

Также потребовалось обращение к трудам таких иностранных авторов, как J. Basedow, B. Bydlinski, K.F. Naak, I. Koller, V. Looks, R. Zwister.

**Нормативную основу исследования** составили международные конвенции в сфере транспортного права, Гражданский кодекс РФ, транспортные уставы и кодексы, Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» а также иные федеральные законы и подзаконные нормативно-правовые акты, регулирующие общественные отношения, заявленные в предмете исследования. В работе использовано 18 действующих нормативно-правовых актов, 2 утративших силу, а также и нормативно-правовые акты Германии и Нидерландов.

**Эмпирическую базу исследования** составили постановления Пленума Верховного суда РФ, иные судебные акты Верховного Суда, Высшего Арбитражного суда, федеральных арбитражных судов, арбитражного суда г. Москвы, Самарского областного суда.

**Научная новизна работы** состоит в том, что впервые на монографическом уровне сформировано комплексное научное представление о современном договорном регулировании транспортно-экспедиционной деятельности, учитывающее возможность расширения спектра транспортно-экспедиционных услуг в условиях трансформации рынка транспортных услуг, и предусматривающее новые механизмы правового взаимодействия участников транспортно-экспедиционных отношений.

**Положения, выносимые на защиту:**

1. Доказана необходимость совершенствования юридической конструкции договора транспортной экспедиции, которая должна выглядеть следующим образом:

«По договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет клиента, выполнить или организовать выполнение услуг, освобождающих клиента от исполнения обязанностей, связанных с перевозкой».

Юридическая конструкция договора транспортной экспедиции может быть дополнена следующим модельным правилом: «Услуги экспедитора могут быть связаны с предъявлением груза к перевозке, перевозкой груза, грузобагажа, порожнего вагона и перевозкой пассажира».

2. Выявлено, что при определении направленности договора транспортной экспедиции не учитывается одна из главных ее особенностей – освобождение клиента от непрофильных забот, связанных с перевозкой. В результате круг транспортно-экспедиционных услуг может быть неоправданно расширен. Так, потребителем такой услуги, связанной с перевозкой, как предоставление транспортной инфраструктуры в пользование, является перевозчик, который не может быть клиентом по

договору транспортной экспедиции. В качестве транспортно-экспедиционной не может быть рассмотрена и услуга по предоставлению железнодорожного подвижного состава в пользование, поскольку подача транспортных средств под погрузку не относится к обязанностям грузоотправителя, а значит, он не может быть от нее освобожден посредством услуг, оказываемых экспедитором.

Доказано, что договор транспортной экспедиции имеет направленность на: выполнение или организацию выполнения экспедитором услуг, освобождающих клиента от исполнения обязанностей по договору перевозки груза (грузобагажа, порожнего вагона или пассажира) либо заключающихся в предоставлении дополнительных прав по таким договорам.

3. Выявлена роль односторонне-обязывающих сделок при оказании транспортно-экспедиционных услуг по управлению транспортным процессом. Именно посредством таких сделок оказывается управляющее воздействие экспедитора на поведение заказчика.

4. Услуги, связанные с перевозкой порожних вагонов, необходимо отнести к числу транспортно-экспедиционных с учетом их специфики, обусловленной следующими обстоятельствами:

- порожний вагон, используемый в процессе перевозки грузов, следует признать транспортным средством, а не «грузом на колесах»;
- договор перевозки порожнего вагона является самостоятельным гражданско-правовым договором, регулирующим отношения перевозки, но отличным от договора перевозки грузов. Отличия проявляются в предмете договора, объекте перевозки, субъектном составе, порядке оформления и содержании.

5. В целях определения спектра транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой порожних вагонов, сформулировано следующее авторское определение договора перевозки груза:

По договору перевозки груза перевозчик на основании принятого заявления отправителя обязуется доставить в вагонах, следующих

в составе пассажирского поезда, вверенный ему грузобагаж, предназначенный для целей, не связанных с предпринимательской деятельностью, и выдать его уполномоченному лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку установленную цену.

6. Транспортно-экспедиционные услуги в области почтовой деятельности должны включать действия по выполнению или организации выполнения услуг, связанных с доставкой посылок. В качестве экспедитора может выступать оператор почтовой связи. Доказано, что отправление посылок не является услугой связи, поскольку такое отправление не носит информационный характер. Без передачи и приема информации связь осуществляться не может.

Услуги почты представляют собой комплекс правореализационных мероприятий, включающих в себя услуги почтовой связи; транспортно-экспедиционные услуги в области почтовой деятельности; услуги по отправке почтовых переводов и дополнительные услуги.

7. В целях отграничения транспортно-экспедиционных услуг от услуг связи уточнено определение почтовой связи, в соответствии с которым почтовая связь – это взаимное влияние отправителя и адресата посредством отправления информации, содержащейся письменной корреспонденции, по каналам (почтовым маршрутам), образованным с помощью технических, программных и транспортных средств.

На основании сделанных выводов предложены следующие изменения в действующее законодательство:

1. Внести изменение в определение договора транспортной экспедиции, данное в ч. 1 ст. 801 ГК РФ: *«По договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет клиента, выполнить или организовать выполнение услуг, освобождающих клиента от исполнения обязанностей должника, связанных с перевозкой».*

2. Предложено внести в законодательство о связи изменения, в части исключения из услуг связи отправлений посылок. При этом, в

законодательстве следует сформулировать родовое понятие – «услуги почты», включающие в себя: услуги почтовой связи; транспортно-экспедиционные услуги в области почтовой деятельности; услуги по отправке почтовых переводов и дополнительные услуги. Соответственно название закона должно быть скорректировано следующим образом: «*О почтовой связи и иных почтовых услугах*». При этом, своеобразие транспортно-экспедиционных услуг в области почтовой деятельности должно быть отражено в законе «*О почтовой связи и иных почтовых услугах*».

3. Следует также дополнить ст. 7 закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» пунктом 9 следующего содержания: «*В случаях, когда существует конкуренция между собственными правовыми рисками экспедитора, и рисками, возникающими в процессе оказания экспедитором услуг по управлению рисками в обязательстве по договору перевозки, клиент имеет право требовать от экспедитора возмещения большего по размеру из возникших убытков*».

4. В п.2 ст. 1 федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» следует заменить выражение «*транспортно-экспедиционную деятельность, осуществляемую в области почтовой связи*» на выражение «*транспортно-экспедиционную деятельность, осуществляемую в области почтовой деятельности*».

**Теоретическая значимость исследования** состоит в том, что его положения в совокупности формируют комплексное научное представление о договорном регулировании транспортно-экспедиционной деятельности на современном этапе развития транспортных услуг.

Представляется, что наши выводы послужат развитию учения о гражданско-правовых договорах. Выводы и положения диссертации имеют теоретико-методологическое значение для развития таких разделов гражданского права, как:

- обязательственное право;

- перевозка и транспортная экспедиция;
- предмет гражданско-правового регулирования.

**Практическая значимость работы** заключается в том, что разработанные в диссертации предложения:

- внедрены в учебный процесс юридического факультета Ульяновского государственного университета;
- могут быть использованы в практике судебных органов и транспортных организаций;
- сформулированы предложения по совершенствованию действующего законодательства в исследуемой сфере: научно обоснованы новые редакции.

**Апробация результатов работы.** Диссертация выполнена и обсуждена на кафедре гражданского и предпринимательского права ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет».

Апробация результатов исследования также прошла на всероссийских научно-практических конференциях: «Частно-правовые и публично-правовые проблемы современной юриспруденции» (г. Ульяновск), 21 декабря 2021 г); «Транспорт будущего: вызовы для права» (г. Ульяновск), 16 сентября 2022 г).

Основные теоретические выводы и положения нашли отражение в 9 опубликованных работах, из которых 8 в изданиях, рекомендованных ВАК, а также использованы при проведении семинарских занятий по курсу «Транспортное право».

**Структура работы** обусловлена поставленными задачами и состоит из введения, трех глав, разбитых на восемь параграфов, заключения и библиографического списка.

## **Глава 1. Теоретические основы договорного регулирования транспортно-экспедиционной деятельности.**

### **1. Объект перевозки, как видообразующий признак при классификации договоров транспортной экспедиции**

Юридическая конструкция договора транспортной экспедиции напрямую связана с оказанием или организацией оказания услуг по перевозке. Поэтому представляется логичным исследование заявленной темы начать с понятия услуги по перевозке и ее видовой классификации в зависимости от перемещаемых объектов. Наша гипотеза заключается в том, что сфера применения договора транспортной экспедиции может быть существенно увеличена за счет расширения диапазона объектов перевозки. На наш взгляд, неоправданно замыкаться в данной сфере правового регулирования только на перевозках груза, оставляя без внимания перевозки пассажиров, багажа, грузобагажа, и не только их.

Традиционно в качестве объекта перевозки выступают груз либо пассажир. При этом, мало уделяется внимания со стороны ученых такому новому объекту перевозки, как порожний вагон, хотя в судебной практике давно уже имеются прецеденты, когда услуги, связанные с перевозкой порожних вагонов, квалифицируются как транспортно-экспедиционные. Например, рассматривая спор, вытекающий из договора транспортной экспедиции между ООО «Пугачев Транс» (клиент) и ЗАО «Русагротранс» (экспедитор), ФАС Московского округа взыскал с клиента в пользу экспедитора убытки, связанные с пробегом порожних вагонов экспедитора к месту погрузки со ссылкой на п.5. ст. 6 Федерального закона от 30.06.2003 №



87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»<sup>2</sup>. Напомним, что речь в этой статье идет о взыскании убытков и штрафа при одностороннем отказе от исполнения обязанностей по договору транспортной экспедиции. Об операциях с порожними вагонами в рамках оказания услуг по договору транспортной экспедиции идет речь в постановлении Арбитражного суда Поволжского округа от 10.04.2020 № Ф06-60366/2020 по делу № А65-18553/201<sup>3</sup>. С.Ю. Морозов делает, на наш взгляд, вполне обоснованное предположение, которое звучит следующим образом: «Если признать услуги, связанные с доставкой порожнего вагона, транспортно-экспедиционными, то тогда и действия операторов подвижного состава, подающих порожние вагоны под погрузку, должны быть расценены как услуги транспортной экспедиции»<sup>4</sup>.

Недостаточное внимание к такому объекту перевозки как порожний (пустой) грузовой вагон связано, по всей видимости, с тем, что он ассоциируется зачастую с «грузом на колесах». Такое выражение ничего кроме терминологической путаницы в правовую науку не вносит<sup>5</sup>. Некоторые ученые восприняли такое выражение буквально. Так, С.Г. Иванова, например, пишет: «Однако включение в понятие «груз» барж и железнодорожных вагонов должно влечь за собой внесение определенных уточнений в ряд конкретных предложений, в частности касающихся ограничения ответственности ОТГ»<sup>6</sup>. Выражение «груз на своих осях» часто

---

<sup>2</sup> См.: Постановление ФАС Московского округа от 3 апреля 2012 года № А40-75095/11-32-609 // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика.

<sup>3</sup> См.: Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 10.04.2020 № Ф06-60366/2020 по делу № А65-18553/2019 // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика; Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 20.11.2020 № Ф06-68383/2020 по делу № А57-28319/2019 // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика.

<sup>4</sup> См.: Морозов С.Ю. О предмете и субъектном составе договора транспортной экспедиции // Гражданское право. 2017. № 6. С. 5.

<sup>5</sup> См.: Морозов С.Ю. Участие операторов морских терминалов в договорном регулировании отношений: проблемы совершенствования транспортного законодательства // Транспортное право. 2018. № 1. С. 17.

<sup>6</sup> См.: Иванова С.Г. Проблемы ответственности операторов транспортных терминалов при международных морских перевозках грузов: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1987. С. 21-22.

употребляется и в судебной практике<sup>7</sup>. Если считать порожний вагон грузом на колесах, то следует ограничиться двумя традиционными объектами перевозки, т.е. грузами и пассажирами. Однако, на наш взгляд, порожний вагон нельзя отождествлять с грузом, а следует признать в качестве третьего самостоятельного объекта перевозки. Недаром в Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации (далее УЖТ РФ) проводится разграничение данных понятий. Так, в ст. 1 УЖТ РФ указано, что устав определяет основные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов<sup>8</sup>. Как видно из приведенных положений «груз» и «порожний вагон» здесь понятия однопорядковые и не совпадающие между собой. Мы считаем такое положение дел правильным и не только потому, что так указано в законе.

Полагаем, что для отграничения порожнего вагона от груза необходимо разграничить понятия «груз» и «транспортное средство», тогда будут основания для выявления различий в услугах по перевозке груза и по перевозке порожнего вагона. Для этого снова обратимся к УЖТ РФ, в ст. 2 которого под грузом понимается объект (в том числе изделия, предметы, полезные ископаемые, материалы, сырье, отходы производства и потребления), принятый в установленном порядке для перевозки в грузовых вагонах, контейнерах. Из этого определения наглядно видно, что пустой грузовой вагон есть средство перевозки груза, а не сам груз. Обратимся к этимологии слова «груз». Оно происходит от общеславянского слова, и имеет общее происхождение со словом «грязь», что изначально значило «тонет, погружается». То есть, груз - это то, что стремится опуститься вниз.

---

<sup>7</sup> См.: Постановление Президиума ВАС РФ от 10.07.2012 № 3786/12 по делу № А82-3435/2011 // СПС Консультант-Плюс; Постановление Президиума ВАС РФ от 10.07.2012 N 4503/12 по делу № А82-3433/2011 СПС Консультант-Плюс; Решение Арбитражного суда г. Москвы по делу № А40-31230/09-102-366 от 2009 года // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика; Из материалов надзорной коллегии Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации // Хозяйство и право. 1994. № 12. (приведено по СПС Консультант-Плюс).

<sup>8</sup> См.: Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10.01.2003 № 18-ФЗ // Собрание законодательства РФ. - 13.01.2003. - № 2. - Ст. 170.

Иное происхождение имеет слово «вагон». Оно образовано от фр. *Wagen* – «тележка», которая в свою очередь произошла от монгольского *tele* – «переносить, перевозить». Итак, вагон – это то, в чем везут и во что грузят, а груз – это то, что помещается («опускается») в вагон и перевозится в нем.

Между тем, вопрос о том, что является транспортным средством, в науке гражданского права однозначного ответа не имеет. Более того, действующее отраслевое законодательство не содержит единого понятия транспортного средства<sup>9</sup>. Очевидно, что транспортное средство – это техническое устройство, предназначенное для перевозки людей, грузов, багажа, грузобагажа или оборудования, установленного на нем<sup>10</sup>. Поэтому, лошадь нельзя отнести к транспортному средству, а гужевую повозку можно. В данном случае животные используются для приведения в движение транспортного средства (повозки). Ю.В. Романец указывает: «Особым предметом обязательства может быть лишь такое транспортное средство, которое является сложным техническим устройством и источником повышенной опасности ...»<sup>11</sup>. В юридической литературе, как гражданско-правовой, так и уголовно-правовой направленности неоднократно предлагалось закрепить унифицированное понятие транспортного средства<sup>12</sup>. Однако сделать это непросто, поскольку в гражданском законодательстве в рамках различных правовых институтов употребляются различные определения транспортных средств. В ст. 1 федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» под транспортным

---

<sup>9</sup> См.: Бажина М.А. Понятие «транспортное средство» в транспортном праве // Транспортное право. 2017. №1. С. 10.

<sup>10</sup> См.: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 «О правилах дорожного движения» // Российские вести. №227. 23.11.1993.; Федеральный закон от 25.04.2002 №40-ФЗ «Об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства РФ. 06.05.2002. №18. Ст. 1720.

<sup>11</sup> См.: Романец Ю.В. Система договоров в транспортном праве России: Монография. 2-е изд. перераб. и доп. М., 2013. С. 230.

<sup>12</sup> См., например: Проценко С.В. О транспортном средстве как источнике повышенной опасности в российском уголовном законодательстве // Российский следователь. 2009. №23. С. 19.

средством понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Со ссылкой на эту статью судебная коллегия по экономическим спорам Верховного Суда РФ в своем определении от 22.01.2020 № 305-ЭС19-18126 по делу № А40-69304/2019 указала, что поврежденный вагон не может быть отнесен по смыслу данного закона к транспортному средству и применить к складывающимся отношениям закон об ОСАГО не представляется возможным<sup>13</sup>. Имеется в виду, что вагон движется только по железной дороге, а к езде по обычным дорогам не приспособлен.

Даже в рамках одного гражданского кодекса понятие «транспортное средство» трактуется по-разному. Так, Е.В. Вавилин применительно к арендным отношениям под транспортным средством понимает «техническое устройство, способное к самостоятельному, без посторонней тяги, движению в пространстве (самоходное), с целью перевозки (перемещения) физических лиц и (или) материальных объектов. Не относятся к транспортным средствам почтовые голуби, «гужевой транспорт», «вьючный транспорт», «трубопроводный транспорт» и др.»<sup>14</sup>. Можно продолжить этот ряд, включив в него грузовой вагон. И это действительно, обоснованная точка зрения. Аренда транспортных средств, как с экипажем, так и без экипажа возможно только в отношении управляемого транспортного средства. Либо экипаж, либо сам арендатор должны управлять транспортным средством. Поэтому порожний вагон в данном случае не может рассматриваться в качестве транспортного средства.

Применительно же к главе 40 ГК РФ «Перевозка» порожний грузовой вагон напротив является транспортным средством<sup>15</sup>. Это следует, например,

---

<sup>13</sup> См.: Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 22.01.2020 № 305-ЭС19-18126 по делу №А40-69304/2019 // СПС Консультант-Плюс.

<sup>14</sup> См. подробнее: Вавилин Е.В. Аренда транспортных средств. Правовые аспекты. М. Издательство «Альфа-Пресс», 2005. С. 30-36.

<sup>15</sup> См.: Федотова Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа: Дисс. ... канд. юрид. наук. – Ульяновск, 2020. С. 35.

из контекста ст. 791 ГК РФ, в соответствии с которой перевозчик обязан подать в соответствии с заявкой грузоотправителя исправные транспортные средства под погрузку. Очевидно, что подаются именно вагоны. Свойство управляемости в этом случае не имеет значения. Поэтому, во всех случаях, когда речь идет о перевозочных отношениях, порожний грузовой вагон следует рассматривать как транспортное средство.

На основании сказанного выделим основные признаки транспортного средства, значимые для гражданского права. К первому признаку транспортного средства следует отнести – его *сложное техническое устройство*.

При этом, при классификации транспортных средств значимо деление вещей на движимые и недвижимые вещи, поскольку одни из таких сложных технических устройств могут быть способными передвигаться в пространстве, а другие нет. Так, в законодательстве<sup>16</sup> и в научной литературе выделяют трубопроводный вид транспорта<sup>17</sup>. Т.Н. Иванова, например, понимает под трубопроводным транспортом совокупность объектов, обслуживающих трубопроводный транспорт, и непосредственно трубопроводов, обеспечивающих транспортировку определенного товара через трубопровод»<sup>18</sup>. Транспортные средства, способные передвигаться в пространстве, задействованы в процессе перевозки, в то время, как неспособные перемещаться транспортные средства пригодны для транспортировки. Д.С. Федотова верно утверждает, что транспортный

---

<sup>16</sup> См., например: Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ // СЗ РФ. 2005. № 1 (часть 1). Ст. 16.; Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 06.08.2018. № 32 (часть I). Ст. 5082.

<sup>17</sup> См.: Алиев Э.А. Международный трубопроводный транспорт: правовые аспекты // Международное публичное и частное право. 2013. № 6. С. 19 - 22.; Салиева Р.Н. Институт саморегулирования как правовое средство стимулирования развития самоорганизации в сфере предпринимательства в топливно-энергетическом комплексе современной России // Конкурентное право. 2019. № 4. С. 16 - 21.; Ботвинкин Е.Б., Альшевский М.Ю. Актуальные аспекты прокурорского надзора за соблюдением требований промышленной и экологической безопасности при эксплуатации трубопроводного транспорта в ХМАО // Прокурор. 2016. № 3. С. 36 - 40.

<sup>18</sup> См.: Иванова Т.Н. Трубопроводный транспорт России: понятие и источники правового регулирования // Предпринимательское право. 2020. № 4. С. 66 - 73.

процесс включает в себя две составляющих «процесс перевозки» и «процесс транспортировки»<sup>19</sup>. Перевозка отличается от транспортировки тем, что оба вида транспортных средств характеризуется *способностью перемещать материальные объекты в пространстве*<sup>20</sup> посредством источников энергии, которые могут быть как внутренними, так и внешними<sup>21</sup>. Способ перемещения, однако, у них разный.

Не стоит путать деление транспортных средств на движимые и недвижимые с другим их делением на самоходные и несамоходные. Под самоходными устройствами понимаются такие транспортные средства, которые способны самостоятельно перемещаться в пространстве без посторонней тяги либо толкания. Несамоходное транспортное средство также способно к перемещению, но с приложением внешней силы (например, локомотива, лошади). В этой связи представляется неточным высказывание Д.С. Федотовой о том, что признаком отграничения перевозки от транспортировки является применение либо неприменение самоходных транспортных средств<sup>22</sup>. Правильнее вести речь о применении движимых либо недвижимых транспортных средств. Ряд нормативно-правовых актов дают определения либо используют понятие несамоходных транспортных средств<sup>23</sup>. Деление транспортных средств на самоходные и не самоходные имеет юридическое значение для возможности либо невозможности

---

<sup>19</sup> См.: Федотова Д.С. Указ. Соч. С. 29.

<sup>20</sup> Деятельность по территориальному перемещению грузов и людей В.А. Егиазаров обоснованно называет продукцией транспорта. См.: Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебник. 2-е изд. перераб. И доп. – М.: ЗАО Юстицинформ, 2004. С. 5.

<sup>21</sup> Можно различать энергию животного или человека, химическую, световую, биологическую, электрическую, электромагнитную, атомную, термоядерную, механическую, магнитную и тепловую виды энергии.

<sup>22</sup> См.: Федотова Д.С. Указ. Соч. С. 41.

<sup>23</sup> См., например: Распоряжение ОАО РЖД от 31.12.2014 № 3248р «Об утверждении регламента организации осуществления профилактики пожаров на стационарных объектах и железнодорожном подвижном составе ОАО «РЖД» // Документ опубликован не был. Доступ из СПС «КонсультантПлюс». (дата обращения: 07.10.2021); Распоряжение ОАО «РЖД» от 24.10.2017 № 130 р «Об утверждении Правила допуска впервые выпускаемого в обращение и эксплуатацию железнодорожного подвижного состава на инфраструктуру ОАО «РЖД» // Документ опубликован не был. Доступ из СПС «КонсультантПлюс». (дата обращения: 07.10.2021); Пояснения к единой товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза <http://www.eaeunion.org/>, 10.11.2017.

применения норм конкретного института гражданского права к общественным отношениям, в которых фигурирует один из указанных видов транспортных средств, но не может служить необходимым признаком транспортного средства.

Таким образом, *под транспортным средством следует понимать сложное техническое устройство, приводимое в движение внутренними или внешними источниками энергии, и способное в рамках транспортного процесса перемещать материальные объекты в пространстве.* При этом, следует установить правило о том, что законодательством может быть ограничен круг сложных технических устройств, отнесенных к транспортным средствам, применительно к конкретному правовому институту либо отрасли права.

Так, применительно к гражданско-правовым институтам перевозки и транспортной экспедиции следует иметь в виду, что для различных видов транспорта предусмотрены свойственные им пути сообщения. Поскольку перевозка связана только с транспортными средствами, которые способны перемещать людей и материальные объекты в пространстве, то важным признаком таких средств является *способность перемещаться по различным путям сообщения.*

На основании сказанного в главе 40 ГК РФ «Перевозка» необходимо предусмотреть следующее определение транспортного средства:

*Под транспортным средством понимается способное передвигаться (движимое) сложное техническое устройство, приводимое в движение внутренними или внешними источниками энергии, и предназначенное для перемещения в пространстве людей и материальных объектов по путям сообщения, соответствующим конкретному виду транспорта.*

Применительно к отношениям по перевозке вагон в полной мере можно отнести к транспортным средствам. В подтверждение сказанного можно привести некоторые нормативно-правовые акты. Так, в разделе 310.00.00.00.000 общероссийского классификатора основных фондов

«Транспортные средства» имеется позиция 310.30.20.20 «Вагоны железнодорожные»<sup>24</sup>, что прямо свидетельствует о признании вагонов транспортными средствами. В п. 2.9.24. распоряжения ОАО «РЖД» от 30.04.2014 № 1065р (ред. от 12.01.2017) «Об утверждении Правил по охране труда при техническом обслуживании и текущем ремонте моторвагонного подвижного состава ОАО «РЖД» указано, что погрузка и разгрузка вагонов, автотранспорта и других транспортных средств должны выполняться без нарушения их равновесия<sup>25</sup>. В Постановлении Минтруда РФ от 22.02.1999 № 3 «Об утверждении квалификационной характеристики должности «Транспортный экспедитор» к должностным обязанностям экспедитора отнесена организация фрахтования транспортных средств (автомобилей, вагонов, морских и речных судов, авиатранспорта)<sup>26</sup>. Во всех перечисленных актах вагон отнесен к транспортным средствам. В постановлении Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 №30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» вагоны прямо названы транспортными средствами, подаваемыми под погрузку<sup>27</sup>.

Следовательно, и услуга по перевозке порожних железнодорожных вагонов отлична от услуги по перевозке грузов, что сказывается на отличиях договорного регулирования каждого из видов перевозочных услуг и на юридической конструкции договора транспортной экспедиции. Перевозка груза и перевозка порожнего грузового вагона, как транспортного средства, имеют свои отличительные особенности, исключаящие их тождество.

---

<sup>24</sup> См.: «ОК 013-2014 (СНС 2008). Общероссийский классификатор основных фондов» (принят и введен в действие Приказом Росстандарта от 12.12.2014 № 2018-ст) (ред. от 08.05.2018) // СПС Консультант-Плюс.

<sup>25</sup> См.: Распоряжение ОАО «РЖД» от 30.04.2014 № 1065р (ред. от 12.01.2017) «Об утверждении Правил по охране труда при техническом обслуживании и текущем ремонте моторвагонного подвижного состава ОАО «РЖД» // СПС Консультант-Плюс.

<sup>26</sup> Постановление Минтруда РФ от 22.02.1999 № 3 «Об утверждении квалификационной характеристики должности «Транспортный экспедитор» // Бюллетень Минтруда РФ. №3. 1999.

<sup>27</sup> См.: Постановление Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 №30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник ВАС РФ. 2006. №1.



Поэтому мы не согласны с позицией М.И. Брагинского, считающего, что транспортировка порожних вагонов свидетельствует лишь о специфике работы транспорта и о том, что в этом случае налицо договор перевозки специфических грузов, а не самостоятельный гражданско-правовой договор<sup>28</sup>. Конечно у них имеются и общие черты. Во-первых, в обоих случаях речь идет об услуге по перемещению материальных объектов в пространстве с помощью транспортных средств. И эти услуги, несомненно, являются перевозочными. Во-вторых, услуги по перевозке оказываются на возмездной основе. В-третьих, в качестве исполнителя выступает перевозчик.

Но при этом, договор перевозки груза и договор перевозки порожнего вагона – это два различных вида договора перевозки. Во-первых, это проявляется в особенностях объекта перевозки. В отношении порожнего грузового вагона невозможно выполнить ряд обязанностей перевозчика и отправителя, которые предусмотрены в случаях с перевозкой груза. Так, невозможно выполнить обязанность по обеспечению тары и упаковки грузов (ст. 18 УЖТ РФ). Трудно себе представить упакованный железнодорожный вагон. Также в отношении порожнего вагона неприменимы правила о допуске к перевозке грузов повышенной опасности. Нереализуемой представляется обязанность о предъявлении груза с объявлением ценности (ст. 16 УЖТ РФ) по причине отсутствия груза. Если отождествить порожний вагон с грузом, то ни при каких обстоятельствах нельзя выполнить обязанность по его погрузке, предусмотренную ст. 21 УЖТ РФ. Поэтому следует согласиться с Е.М. Данилиным, который отмечает: «Очевидным является то, что грузовой порожний вагон не представляется возможным перевезти в контейнере или другом грузовом вагоне»<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Кн. 4. М.: Статут, 2003. С. 225.

<sup>29</sup> См.: Данилин Е.М. Понятие и предмет договора буксировки // Транспортное право. 2021. № 3. С. 25.

Не представляется возможным исполнить обязанность, предусмотренную ст. 26 УЖТ РФ об указании в транспортной накладной массы груза и количества мест. Правила о взвешивании груза здесь также входят в диссонанс с техническим назначением такого объекта перевозки, как вагон. К тому же пустые вагоны взвешивать нет необходимости. Также не имеет смысла выполнять обязанность по пломбированию пустого вагона (ст. 28 УЖТ РФ). Неприменимы в отношении перевозки порожнего вагона и положения ст. 17 УЖТ РФ об охране грузов в пути следования. Невозможно воспользоваться правилами ст. 37 УЖТ РФ, устанавливающими обязанность выгрузить груз. Основания для отказа в приеме груза и в приеме порожнего вагона различны (ст. 36 УЖТ РФ). Например, для перевозки груза неприменимо такое основание, как отсутствие согласованной заявки на перевозку груза в порожнем вагоне (ст. 36 УЖТ РФ). Трудно реализуемы положения ст. 42 УЖТ РФ о недостатке, порче и повреждении груза и ст. 45 УЖТ РФ об утрате груза, а также ст.ст. 48 и 49 УЖТ РФ о реализации груза.

Во-вторых, следует сказать о различиях предмета договоров перевозки груза и договора перевозки порожнего вагона. Эти различия проявляются в нескольких аспектах. В первую очередь следует отметить, что в одном случае предметом являются действия по перемещению груза, а во втором транспортного средства – вагона. М.А. Аллахвердов и Г.П. Савичев подчеркивали, что к существенным условиям договора перевозки грузов, включаемым в транспортную накладную, относятся данные о наименовании, весе груза и количестве мест<sup>30</sup>. Вполне естественно, что применительно к договору перевозки порожнего вагона данные условия, конкретизирующие предмет договора, включить нельзя по причине отсутствия груза. Далее, необходимо указать, что соответствующий объект перевозки должен быть доставлен в пункт назначения, отсутствие которого в договоре делает его

---

<sup>30</sup> См.: Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Договоры о перевозках грузов. М.: Юридическая литература, 1967. С. 14.

беспредметным. Пункты же назначения в сравниваемых договорах разные. Место доставки и выгрузки груза, как правило, является пунктом отправления для порожнего вагона, который становится пустым после его выгрузки. Пунктом же его назначения может быть место последующей погрузки, место пропарки, место ремонта. Иными словами, пункт назначения при перевозках грузов и при перевозках порожних вагонов никогда не совпадают. Соответственно расстояние перевозки и плата за перевозку различные.

В-третьих, в договоре перевозки порожнего грузового вагона иной субъектный состав, чем в договоре перевозки груза. А именно субъектный состав по утверждению Ю.В. Романца в единстве с другими признаками может служить нормообразующим фактором<sup>31</sup>. Определенные права и обязанности появляются еще у одного субъекта – у владельца порожнего грузового вагона. Так, в соответствии со ст. 31 УЖТ РФ владелец порожнего грузового вагона имеет право подавать заявление о переадресовке такого вагона в случаях, предусмотренных правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. В соответствии ст. 44 УЖТ РФ владельцу вагонов предписывается обязанность вносить плату перевозчику за предоставление железнодорожных путей вне перевозочного процесса.

В-четвертых, требования к формам договора перевозки грузов и договора перевозки порожнего вагона различные. При перевозке порожних вагонов не применяются правила ст. 11 УЖТ РФ о необходимости оформления заявок на перевозку грузов, а действуют положения ст. 12 УЖТ РФ, в соответствии с которой отправитель должен подать запрос-уведомление на перевозку порожнего вагона. Не могут быть применены и положения ст. 11 УЖТ РФ, касающиеся оформления заявки в случаях перевалки груза. Поскольку нет груза, не может идти речи и о его перевалке,

---

<sup>31</sup> См.: Романец Ю.В. Указ. Соч. С. 106.

равно также, как в принципе невозможна перевозка порожнего грузового вагона в прямом смешанном сообщении. Непонятно, как железнодорожный вагон может перевозиться различными видами транспорта (ст. 788 ГК РФ). Трудно себе представить, что его сначала цепляют к пароходу, а затем к самолету. Поэтому, на наш взгляд, несколько надуманно выглядят соответствующие нормы ст. 31 УЖТ РФ, допускающие такую возможность.

По-разному исчисляются сроки доставки груза и доставки порожнего грузового вагона. Груз считается доставленным, если перевозчик обеспечил его выгрузку, а порожний вагон считается доставленным, если он прибыл на станцию назначения и может быть подан получателю.

Вагон в отличие от груза не имеет экономической формы товара, и как справедливо отмечает А.А. Ананьева, «он не является объектом товарооборота, т.е. объектом действия, в основу которого положен обмен конкретного товара на валюту в результате совершения гражданско-правовых сделок»<sup>32</sup>, в то время как «товары нуждаются в перемещении к спросу»<sup>33</sup>.

Не предусмотрен УЖТ РФ долгосрочный договор об организации перевозок порожних вагонов.

В связи с вышеизложенным заслуживает анализа следующая позиция В.К. Андреева: «Демонополизация парка грузовых вагонов, контейнеров свидетельствует о том, что услуги по предоставлению последних для перевозок железнодорожным транспортом операторами не входят в круг операций, выполняемых по договору транспортной экспедиции, поскольку подача вагонов (контейнеров) под погрузку - элемент договора перевозки грузов железнодорожным транспортом»<sup>34</sup>. Автор, в обоснование своей позиции ссылается на п. 2 ст. 791 ГК РФ, и утверждает, что в случаях, когда

---

<sup>32</sup> Ананьева А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве: Монография. – Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2014. С. 86.

<sup>33</sup> Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. II. М., 1998. С. 337.

<sup>34</sup> Андреев В.К. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом в современных условиях // Журнал предпринимательского и корпоративного права. 2017. № 2. С. 47.

обязанность по погрузке груза в вагон возложена договором на перевозчика, то погрузка является неотъемлемым элементом договора перевозки грузов и не может рассматриваться в качестве транспортно-экспедиционной услуги, оказываемой перевозчиком-экспедитором<sup>35</sup>. Поспешное ознакомление с данным высказыванием может привести к необоснованному выводу о том, что операторы железнодорожного подвижного состава в качестве экспедиторов выступать не могут, а услуги, связанные с перевозкой порожних вагонов к числу транспортно-экспедиционных отнести нельзя. На самом деле это не так. Кроме того, В.К. Андреев справедливо утверждает, что договор о предоставлении услуг по предоставлению вагонов и контейнеров для перевозок железнодорожным транспортом является самостоятельным договором возмездного оказания услуг, отличным от перевозки грузов<sup>36</sup>.

На наш взгляд, есть несколько обстоятельств, которые ставят под сомнение высказанную точку зрения. Во-первых, возможность оказания услуг по погрузке в рамках договора перевозки груза вовсе не означает невозможность признания другой обязанности перевозчика по подаче порожнего вагона в качестве транспортно-экспедиционной услуги. Здесь следует высказать следующие соображения. Действительно, еще в 70-80-е годы прошлого столетия отмечалось: «В тех случаях, когда погрузка лежит на обязанности грузоотправителя, груз принимается к перевозке, т.е. заключается договор перевозки, ... после погрузки. Обязанность по погрузке в этих случаях возникает не из договора перевозки, а непосредственно из плана перевозок»<sup>37</sup>. Однако, в качестве транспортно-экспедиционной услуги, оказываемой оператором железнодорожного подвижного состава следует рассматривать не погрузку груза, а подачу порожних вагонов под погрузку,

---

<sup>35</sup> Там же.

<sup>36</sup> Там же.

<sup>37</sup> См.: Комментарий к Уставу железных дорог СССР / Под ред. Г.Б. Астановского. – М: Юридическая литература, 1986. С. 89.; Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР: Автореферат дисс. ... доктора юрид. наук – Ленинград, 1970. С. 19.

которая входит в содержание договора о предъявлении груза к перевозке (ст. 791 ГК РФ), оформляемого заявкой. Обязанность по подаче транспортных средств, вопреки утверждению В.К. Андреева, не является элементом договора перевозки грузов. Кроме того, ссылка на ст. 791 ГК РФ не вполне корректна, поскольку в качестве обязанного субъект по подаче вагонов под погрузку она называет перевозчика, а на действия оператора железнодорожного подвижного состава не распространяется.

Во-вторых, ряд операций, связанных с перевозкой грузов и являющихся «неотъемлемым элементом договора перевозки», вопреки утверждению В.К. Андреева могут выполняться экспедитором в процессе исполнения договора перевозки грузов. В частности, услуги по погрузке и выгрузке грузов прямо названы в ст. 801 ГК РФ в качестве возможных транспортно-экспедиционных услуг.

В-третьих, в соответствии с п. 2. ст. 801 ГК РФ обязанности экспедитора могут выполняться перевозчиком.

В-четвертых, действительно договор о предоставлении услуг по предоставлению вагонов и контейнеров для перевозок железнодорожным транспортом и договор перевозки грузов это два разных договора. Согласимся с тем, что первый из названных договоров должен регулироваться нормами главы 39 ГК РФ. Суды также применяют к отношениям по предоставлению на станцию погрузки технически исправных порожних вагонов нормы главы 39 ГК РФ, прямо указывая, что положения о договоре транспортной экспедиции здесь неприменимы<sup>38</sup>. Однако это обстоятельство никоим образом не свидетельствует о том, что оказание услуг, связанных с перевозкой порожних вагонов, не могут рассматриваться в качестве транспортно-экспедиционных. Выше мы доказали, что договор перевозки груза и договор перевозки порожнего вагона – это два различных

---

<sup>38</sup> См.: Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 22.10.2020 № Ф06-65353/2020 по делу № А55-3713/2019 // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика.

договора. Представляется вполне очевидным, что договор перевозки порожнего вагона не является договором о предоставлении услуг по предоставлению вагонов и контейнеров для перевозок железнодорожным транспортом. Поскольку услуги, оказываемые в рамках названных договоров разные, то нет ничего удивительного в том, что в одном случае их можно организовать в рамках договора транспортной экспедиции, а в другом нет. Нельзя же, в самом деле, отождествлять услуги по перевозке чужого порожнего вагона и услуги, связанные с такой перевозкой, в том числе услуги по оперативно-диспетчерскому управлению железнодорожным подвижным составом. Достаточно сказать, что исполнители названных услуг разные. В одном случае это перевозчик, а в другом – оператор железнодорожного подвижного состава.

В-пятых, в соответствии с п. 5 постановления Правительства РФ от 25.07.2013 №626 «Об утверждении Положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками»<sup>39</sup>, оператор вправе оказывать грузоотправителю транспортно-экспедиционные услуги. Это подчеркивается и в трудах Е.М. Хазиевой<sup>40</sup>. При этом справедливо отмечается, что вопрос о правовой квалификации договора об оказании операторских услуг не является однозначным<sup>41</sup>. В судебной практике имеются случаи, когда договоры, заключаемые операторами железнодорожного подвижного состава квалифицируются либо как договоры транспортной экспедиции<sup>42</sup>, либо как смешанный договор, содержащий элементы договоров транспортной

---

<sup>39</sup> Постановление Правительства РФ от 25.07.2013 № 626 «Об утверждении Положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками» // Собрание законодательства РФ. 05.08.2013. № 31. Ст. 4222.

<sup>40</sup> См.: Хазиева Е.М. Реформирование российского грузового железнодорожного транспорта в условиях действующего законодательства // Закон. 2012. № 10. С. 68-69.

<sup>41</sup> См.: Ахрем Т.П. Правовой статус операторов железнодорожного подвижного состава // Транспортное право. 2012. № 4. С. 14.

<sup>42</sup> См.: Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 8 февраля 2008 г. по делу № А56-10937/2006 // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика.

экспедиции и аренды<sup>43</sup>. Имеется также судебная практика, напрямую не связанная с фигурой оператора железнодорожного подвижного состава, но однозначно свидетельствующая о том, что услуги, связанные с доставкой порожних вагонов, расцениваются как транспортно-экспедиционные. Так, из материалов дела № А55-34433/2018, являющегося основанием для кассационной жалобы, рассмотренной Арбитражным судом Поволжского округа, от 14.11.2019 № Ф06-54182/2019, следует, что по договору транспортной экспедиции, заключенному между АО «ПГК» и АО «РН-Транс» оказаны услуги по предоставлению под погрузку порожних вагонов, принадлежащих на праве собственности экспедитору (АО «ПГК»)<sup>44</sup>.

Сказанное свидетельствует в пользу того, что услуги, связанные с перевозкой порожних вагонов необходимо отнести к числу транспортно-экспедиционных. Конечно, справедливо утверждение С.Ю. Морозова о том, что в настоящее время такие услуги договором транспортной экспедиции не регулируются, поскольку «экспедитор работает с грузом, в то время, как оператор подвижного состава работает с транспортными средствами (вагонами)»<sup>45</sup>. Аналогичную позицию занимает С.В. Андреев<sup>46</sup>. Однако это, на наш взгляд, недостаток действующего законодательства, которое требует совершенствования.

Можно конечно выразить мнение о том, что нет необходимости включать в предмет договора транспортной экспедиции услуги, связанные с выполнением либо организацией выполнения перевозки порожних вагонов. Логика здесь может быть такова: перевозка порожних вагонов является услугой, связанной с перевозкой грузов, а потому и сейчас охватывается

---

<sup>43</sup> См.: Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 25 февраля 2005 г. по делу № 09 АП-7358/04-ГК // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика.

<sup>44</sup> См.: Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 14.11.2019 № Ф06-54182/2019 по делу № А55-34433/2018 // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика.

<sup>45</sup> См.: Морозов С.Ю., Нагорная Т.С. Железнодорожное право: учебник для магистратуры / С.Ю. Морозов, Т.С. Нагорная. – Ульяновск, 2019. С. 237.

<sup>46</sup> См.: Андреев С.В. Договорное регулирование деятельности оператора железнодорожного подвижного состава // Гражданское право. 2016. № 6. С. 40.



договором транспортной экспедиции. Представляется все же, что такой вывод будет неправильным. Во-первых, судебная практика свидетельствует об обратном. Во-вторых, связь перевозки порожних вагонов с перевозкой грузов здесь будет опосредованной.

Услуги, связанные с перевозкой грузобагажа, также возможно отнести к числу транспортно-экспедиционных. В ст. 2 УЖТ РФ даются определения грузоотправителя и грузополучателя, отправляющих и получающих соответственно по договору перевозки не только груз, но и багаж, грузобагаж, порожний грузовой вагон. Грузобагаж отличается как от багажа, так и от груза.

Отличие грузобагажа от багажа проявляются, во-первых, в том, что грузобагаж имеет большую массу<sup>47</sup>, и оформляется для перевозки без предъявления проездного документа. Так, в соответствии с п. 166 Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом<sup>48</sup> к перевозке в качестве грузобагажа принимаются предметы, весом одного места не менее 5 кг и не более 75 кг и размером не более 300 см. по одному из трех измерений.

От груза он отличается тем, что его перевозка осуществляется в пассажирских и почтово-багажных поездах. Однако при этом отсутствует неразрывная связь с договором перевозки пассажира, как это имеет место в случае перевозки багажа. Как отмечает В.А. Егиазаров, зависимость между этими договорами отсутствует<sup>49</sup>. Данную точку зрения разделяют многие ученые<sup>50</sup>. Если доставка багажа в соответствие со ст. 785 ГК РФ входит в

---

<sup>47</sup> Так, на железнодорожном транспорте все материальные ценности массой более 200 кг., перевозимые в пассажирских и почтово-багажных вагонах, относятся к грузобагажу. См.: Багаж и грузобагаж – ЖД. справочник // вики.ж.д.рф.wiki/Багаж\_и\_грузобагаж.

<sup>48</sup> См.: Приказ Минтранса России от 19.12.2013 № 473 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» // Российская газета. №172. 01.08.2014.

<sup>49</sup> См.: Егиазаров В.А., Ляндрес В.Б. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (с изменениями и дополнениями) (постатейный) // СПС КонсультантПлюс. 2009.

<sup>50</sup> См.: Орлов В.Г., Васильев В.Ф., Мкртумян М.Э. Устав железных дорог Союза ССР (практический комментарий). Изд. второе. – М.: Транспорт, 1978. С. 192.; Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. д-ра юрид. наук, проф. Т.Е. Абовой и проф. В.Б.

содержание договора перевозки пассажира, то перевозка грузобагажа – нет. Поэтому, и сторона, отправляющая грузобагаж, именуется не пассажиром, а отправителем. Получает багаж – лицо, именуемое получателем. Кроме того, в качестве контрагента перевозчика по данному договору может выступать юридическое лицо, которое пассажиром не является. В юридической литературе правильно отмечено: различие в предметах сравниваемых договоров, которое проявляется в возможности несовпадения пунктов назначения. В одном случае доставка осуществляется только до станции назначения пассажира, а в другом – до любой станции, открытой для соответствующих операций<sup>51</sup>. В.Н. Гречуха справедливо отмечает: «Именно предмет договора как его основополагающий отличительный признак определил и другие его отличия от договора перевозки пассажира»<sup>52</sup>. По-разному происходит в указанных случаях оформление договорных отношений. Грузобагаж принимается к перевозке без предъявления проездного документа по письменному заявлению отправителя, которое представляет собой оферту. Еще в период плановых перевозок в советское время данное обстоятельство подчеркивалось следующим образом: «Перевозка грузобагажа не планируется и осуществляется лишь по предъявлению ...»<sup>53</sup>.

И если, в качестве аргумента против возможности признания перевозки багажа транспортно-экспедиционной услугой считать неразрывную связь этого обязательства с перевозкой пассажира, то в случае с перевозкой грузобагажа данный аргумент не работает. В этой связи следует указать, что ряд авторов необоснованно, на наш взгляд, считают договор перевозки

---

Ляндреса. – М.: Юридическая фирма «Контракт», 1998. С. 168. ; Комментарий к Уставу железных дорог СССР / Под ред. Г.Б. Астановского. - М.: Юридическая литература, 1971. С. 220.; Комментарий к Уставу железных дорог СССР / Под ред. Г.Б. Астановского. - М.: Юридическая литература, 1986. С. 279.

<sup>51</sup> См.: Опыты цивилистического исследования: Сборник статей / Д.В. Гудков, И.И. Зикун, А.А. Зябликов и др; рук. авт. кол. И отв. Ред. А.М. Ширвиндт, Н.Б. Щербаков. М.: Статут, 2016. С. 367-369.

<sup>52</sup> См.: Транспортное право: Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта: монография. – М.: Юстиция, 2016. С. 133.

<sup>53</sup> См.: Александров-Дольник М.К., Лучанский Ф.М. Грузовые перевозки различными видами транспорта. - М.: Юридическая литература, 1971. С. 84.

багажа самостоятельным договором, что противоречит действующему законодательству<sup>54</sup>. Мы поддерживаем вывод В.В. Витрянского о том, что обязательство по перевозке багажа вполне охватывается содержанием договора перевозки пассажира<sup>55</sup>, и мнение о том, что если перевозку багажа считать отдельным договором, отличным от договора перевозки багажа, то это будет ущемлять права пассажира, поскольку перевозчик будет вправе не принимать багаж к перевозке даже при наличии заключенного договора перевозки багажа<sup>56</sup>. Но перевозка грузобагажа уже сейчас представляет собой самостоятельный договор, отличный от договора перевозки пассажира. В.В. Витрянский называет его особым договором<sup>57</sup>.

Противники включения в договор транспортной экспедиции услуг, связанных с перевозкой пассажира утверждают, что нет нужды оказывать такие услуги в рамках транспортно-экспедиционной деятельности, поскольку перевозчик их и так обязан оказать пассажиру по договору перевозки пассажира. Данный аргумент не применим к договору перевозки грузобагажа, так как у перевозчика из договора перевозки пассажира не возникает обязанности перевести грузобагаж.

Договор перевозки грузобагажа по своей правовой природе тяготеет ближе к договору перевозки груза. Оба названных договора являются реальными и договорами в пользу третьего лица, что позволяет отграничить их от договора перевозки пассажира. На этом обстоятельстве, в частности,

---

<sup>54</sup> См.: Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к Уставу автомобильного транспорта РСФСР. – М.: Юридическая литература, 1971. С. 147; Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Глава 38. Транспортные обязательства // Гражданское право: учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч.II. – М., 1997. С. 407.; Микрюков В., Микрюкова Г. Договоры пассажирских перевозок // Хозяйство и право. 2012. №2 (41). С. 33; Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. – М., 2000. С.322.; Комментарий к Уставу железных дорог СССР / Под ред. Г.Б. Астановского. - М.: Юридическая литература, 1971. С. 220.; Савичев Г.П. Гражданское право: Учебник / Отв. Ред. Е.А. Суханов. В 2 т. Т.II. Полумом 2. М., 2000. С. 42-43.

<sup>55</sup> См.: Витрянский В.В. Договор перевозки. – М.: Статут, 2001. С. 314.

<sup>56</sup> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. С. 323-324.

<sup>57</sup> См.: Российское гражданское право: учебник: в 2 т. / В.В. Витрянский, В.С. Ем, Н.В. Козлова и др.; отв. Ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., стереотип. М.: Статут, 2011. Т. 2: Обязательственное право. С.33

акцентирует внимание Г.Б. Астановский<sup>58</sup>. Также как и груз, грузобагаж требует погрузки, крепления, которые в соответствии со ст. 24 УЖТ РФ могут обеспечиваться перевозчиками.

Но указывается также на различия договоров перевозки груза и перевозки грузобагажа. В одном случае необходимо наличие самостоятельного договора, регулирующего порядок предъявления груза к перевозке и подачи транспортных средств под погрузку, а в другом нет. Прием грузобагажа к перевозке осуществляется по письменному заявлению отправителя, а не на основании заявки. Также в одном случае возможна переадресовка и перегрузка, а в другом существует прямой запрет<sup>59</sup>. Погрузка грузобагажа осуществляется в почтово-багажные вагоны, следующие в составе пассажирских поездов, сформированных федеральной пассажирской компанией АО «ФПК»<sup>60</sup>. По договору перевозки грузобагажа всегда осуществляется перевозка для целей, не связанной с предпринимательской деятельностью<sup>61</sup>. Заключение договора перевозки груза удостоверяется транспортной накладной, а не грузобагажной квитанцией<sup>62</sup>. Грузобагажная квитанция при получении грузобагажа не предъявляется, в то время как грузополучателю при получении груза необходимо расписаться в его получении на оборотной стороне дорожной ведомости. Ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) грузобагажа, за просрочку его доставки такая же, как и в аналогичных случаях установлена при нарушении обязательства по перевозке багажа, но

---

<sup>58</sup> Комментарий к Уставу железных дорог СССР / Под ред. Г.Б. Астановского. - М.: Юридическая литература, 1971. С. 280.

<sup>59</sup> См.: Опыты цивилистического исследования: Сборник статей / Д.В. Гудков, И.И. Зикун, А.А. Зябликов и др.; рук. авт. кол. И отв. Ред. А.М. Ширвиндт, Н.Б. Щербаков. М.: Статут, 2016. С. 370-371.

<sup>60</sup> См.: Распоряжение ОАО РЖД от 01.12.2015 №2806р «Об утверждении Типового технологического процесса работы пассажирской и пассажирской технической станции ОАО РЖД» // Документ опубликован не был. Доступ из СПС «КонсультантПлюс». (дата обращения: 14.10.2020).

<sup>61</sup> См.: Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй: в 3 т. / И.В. Бандурина, А.В. Демкина, Л.Г. Ефимова и др.; под ред. П.В. Крашенинникова. М.: Статут, 2011. Т.2. С. 164

<sup>62</sup> См.: Кирилловых А.А. Защита прав потребителей: вопросы правового регулирования. – М.: Деловой двор, 2012. С. 215.

не груза (ст. 110 УЖТ РФ). Поэтому вряд ли можно согласиться с позицией Д.В. Мурзина о том, что договор перевозки грузобагажа является разновидностью договора перевозки груза<sup>63</sup>.

Между тем, мы также не согласны с выводом А.М. Соколова о том, что договор перевозки грузобагажа является смешанным и содержит элементы договора перевозки пассажира и договора перевозки груза<sup>64</sup>. На наш взгляд, в договоре перевозки грузобагажа невозможно выделить самостоятельные элементы двух названных договоров. Нельзя сказать, что в одной из частей этот договор регулирует в чистом виде отношения по перевозке пассажира, а в другой – по перевозке груза. Возможно лишь обнаружить некоторое сходство договора перевозки грузобагажа с этими договорами. Однако также, как человек не может быть чуть-чуть мертвым, так и исследуемый договор не может быть немножко договором перевозки пассажира.

Можно дать следующее определение договора:

*По договору перевозки грузобагажа перевозчик на основании принятого заявления отправителя обязуется доставить в вагонах, следующих в составе пассажирского поезда, вверенный ему грузобагаж, предназначенный для целей, не связанных с предпринимательской деятельностью, и выдать его управомоченному лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку установленную цену.*

#### **Выводы:**

1. Под транспортным средством следует понимать сложное техническое устройство, приводимое в движение внутренними или внешними источниками энергии, и способное в рамках транспортного процесса перемещать материальные объекты в пространстве.

---

<sup>63</sup> См.: Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй: в 3 т. / И.В. Бандурина, А.В. Демкина, Л.Г. Ефимова и др.; под ред. П.В. Крашенинникова. М.: Статут, 2011. Т.2. С. 164.

<sup>64</sup> Там же.

При этом, следует установить правило о том, что законодательством может быть ограничен круг сложных технических устройств, отнесенных к транспортным средствам, применительно к конкретному правовому институту либо отрасли права.

2. В главе 40 ГК РФ «Перевозка» необходимо предусмотреть следующее определение транспортного средства:

Под транспортным средством понимается способное передвигаться (движимое) сложное техническое устройство, приводимое в движение внутренними или внешними источниками энергии, и предназначенное для перемещения в пространстве людей и материальных объектов по путям сообщения, соответствующим конкретному виду транспорта.

Исходя из данного определения порожний вагон, используемый в процессе перевозки грузов, следует признать транспортным средством, а не «грузом на колесах».

Договор перевозки порожнего вагона является самостоятельным гражданско-правовым договором, отличным от договора перевозки грузов. Отличия проявляются в предмете договора, субъектном составе, порядке оформления и содержании.

3. Услуги, связанные с перевозкой порожних вагонов необходимо отнести к числу транспортно-экспедиционных.

## 2. Юридическая конструкция договора транспортной экспедиции

Общественные отношения, связанные с оказанием транспортно-экспедиционных услуг, играют важную роль в отечественной и мировой экономике. И, если раньше отмечалось, что в социалистических условиях посредник между грузовладельцем и перевозчиком не нужен, поскольку организация конкретной перевозки определена планом<sup>65</sup>, то сейчас транспортная экспедиция немыслима без посредника.

Термином экспедиция обозначаются: «а) прием и отсылку бумаг по назначению; б) командировку группы сотрудников в другую местность со специальным заданием; в) операции, связанные с отправкой и получением грузов; г) определенные бытовые услуги, оказываемые населению; д) доставку и вручение корреспонденции адресатам»<sup>66</sup>. Первое из названных значений употреблялось еще в XIV веке в связи с деятельностью личных канцелярий монархов. Так, по крайней мере, утверждает В.Н. Прокофьев<sup>67</sup>. Услуги по обработке и доставке корреспонденции к транспортно-экспедиционным в отечественном законодательстве не относятся<sup>68</sup>. Что касается последнего значения, то следует отметить, что Карл I в XVII в. «учредил почтовые экспедиции в Англии и Шотландии»<sup>69</sup>.

---

<sup>65</sup> См.: Александров-Дольник М.К. О регламентировании в гражданских кодексах правоотношений, вытекающих из договоров транспортного права // Советское государство и право. 1963. №2. С. 106.

<sup>66</sup> Тарасов М.А. Договор экспедиции в связи с экономической реформой // Ученые записки Тартуского государственного университета. - Тарту, 1969. С. 111-112.

<sup>67</sup> Прокофьев В.Н. Пределы компетенции Администрации Президента Российской Федерации: конституционно-правовой аспект // Конституционное и муниципальное право. - М.: Юрист, 2015, № 12. - С. 45-46.

<sup>68</sup> В Германии употребляется наименование профессии – «экспедитор писем» (der Deriefspediteur или Korrespondenzspediteur) См.: Бажина М.А. Договоры перевозки грузов и транспортной экспедиции в России и Германии. Сравнительная характеристика: Монография / Отв. Ред. В.С. Белых. –М.: Проспект, 2016. С. 63.

<sup>69</sup> См.: Собственная Его Императорского Величества канцелярия // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 86 т. (Том XXIVA (48)). СПб., 1890-1907. – С. 797.

Договор транспортной экспедиции не может «поглощать» договор перевозки грузов<sup>70</sup>.

Для определения юридической конструкции договора транспортной экспедиции следует понять, что следует понимать под юридической конструкцией как общеправовой категорией. В последнее время термин «юридическая конструкция» стал довольно популярен. Однако с сожалением следует констатировать, что однозначного понимания данного термина в правовой науке так и не сложилось. Поэтому неудивительной является ситуация, когда в заглавии той или иной научной статьи данный термин фигурирует, а в содержании научного труда ничего даже близкого к юридической конструкции нет. Какова же сущность и основные признаки юридической конструкции?

Термин «юридическая конструкция» существовал давно, и вошел в лексический оборот юристов задолго до того, как на нем акцентировал внимание Р. Йеринг<sup>71</sup>, относящий данные конструкции к «высшей юриспруденции», которая в отличие от «низшей юриспруденции» не сводится к толкованию уже известных правовых норм. В результате применения юридических конструкций, по мнению Р. Йеринга, происходит возвышение правового материала<sup>72</sup>. О роли юридических конструкций говорили многие известные праведы. Так, С.С. Алексеев называл их собственным содержанием права. Ученый отмечал: «собственное развитие права, его самобытная история, история его уникальной материи и силы – это во многом и есть история становления, развития и совершенствования юридических конструкций»<sup>73</sup>. С точки зрения автора, юридические

---

<sup>70</sup> См.: Стригунова Д.П. Договор транспортной экспедиции // Современное право. 2013. С. 85. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://www.sovremennoepravo.ru/m/articles/view/%D0%94%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%80-%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B9-%D1%8D%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%B8> (дата обращения 26.01.2023).

<sup>71</sup> См.: Йеринг Р. Юридическая техника. – СПб., 1905. С. 68.

<sup>72</sup> См.: Йеринг Р. Юридическая техника. – СПб., 1905. С. 71.

<sup>73</sup> Алексеев С.С. Тайна права / С.С. Алексеев – М.: Издательство «Норма», 2001. С. 47-48.



конструкции занимают средний слой правовой материи, представляющий основу для верхнего слоя правовых норм. В развитие данной мысли А.Ф. Черданцев писал: «Юридическая конструкция представляет собой как бы «схему», «скелет», на который нанизывается нормативный материал»<sup>74</sup>. Юридические конструкции, «впечатанные» в ткань позитивного права, по обоснованному мнению Н.Н. Тарасова, представляют собой несущую конструкцию, позитивного права<sup>75</sup>. Юридическая конструкция сообщает праву стабильность и преемственность<sup>76</sup>.

В.В. Чевычелов называет юридические конструкции «венцом правового мышления»<sup>77</sup>, а Н.Н. Тарасов считает, что это единица юридического мышления, поскольку юрист мыслит не нормами права, а юридическими конструкциями. Аналогичной позиции придерживается В.А. Белов, который пишет: «Не зная о тех правовых институтах и юридических конструкциях, которые созданы многовековыми усилиями ученых-предшественников, не умея распознавать таковые под личиной законодательных норм, наконец, не обладая навыками создания новых институтов и конструкций, ни стать, ни быть юристом невозможно»<sup>78</sup>. Большую роль юридические конструкции играют в правоприменении. «Прикладывая юридические конструкции к тем или иным общественным отношениям, - пишет В.М. Горшенев, - правоприменитель решает вопрос о юридической квалификации этих отношений, о выборе правовой нормы, необходимой для их урегулирования»<sup>79</sup>. Весомую роль юридические

---

<sup>74</sup> См.: Черданцев А.Ф. Юридические конструкции, их роль в науке и практике // Правоведение. 1972. №3. С. 12-13.

<sup>75</sup> См.: Тарасов Н.Н. Юридические конструкции в праве и научном исследовании (методологические проблемы) // Российский юридический журнал. 2000. №3. С. 26-27.

<sup>76</sup> См.: Сорокина Ю.В., Малиновская Н.В. Юридическая конструкция как результат правовой интерпретации // Юридическая техника. 2013. №7. С. 724.

<sup>77</sup> См.: Чевычелов В.В. Юридическая конструкция (проблемы теории и практики): Дисс. ... канд. юрид. наук. – Нижний Новгород, 2005. С. 55.

<sup>78</sup> Белов В.А. Гражданское право. Т. I. Общая часть. Введение в гражданское право. Учебник. 2-е издание, переработанное и дополненное. – М., 2008. С. 28.

<sup>79</sup> См.: Горшенев В.М. Нетипичные нормативные предписания в праве // Советское государство и право. - 1978. №3. С. 117-118.

конструкции играют, или, по крайней мере, должны играть и в законотворческой деятельности. Недаром разработчики изменений в гражданский кодекс РФ отмечали важность ясного представления о сути юридических конструкций, используемых для модернизации нормативного материала<sup>80</sup>.

Юридическая конструкция является сложным системно-структурным построением<sup>81</sup>. Само слово конструкция (лат. - constructio) означает строение, устройство, взаимное расположение частей какого-либо предмета, машины, прибора, сооружения и т.п., определяющегося его назначением<sup>82</sup>. Все, что не содержит в себе отдельных частей (элементов), сконструировано быть не может. В правовой науке принято считать, что элементами юридических конструкций являются правовые средства, а сами конструкции обладают инструментальными свойствами<sup>83</sup>. Как отмечал М.Ю. Чельшев, юридические конструкции представляют собой конкретный способ закрепления в гражданском законодательстве разного рода правовых инструментов<sup>84</sup>.

Отождествление юридической конструкции с правовым средством, на наш взгляд, не всегда правомерно, поскольку юридическая конструкция представляет собой идеальную правовую модель<sup>85</sup>. И как всякая модель она отражает не все, а лишь отдельные свойства оригинала. В нашем случае речь идет о существенных, т.е. об отражающих суть явления, свойствах договора транспортной экспедиции. Модель создается в результате абстракции. В этой

---

<sup>80</sup> См.: Концепция развития гражданского законодательства Российской Федерации / Вступ. Ст. А.Л. Маковского. – М., 2009. С. 30.

<sup>81</sup> См.: Черданцев А.Ф. Юридические конструкции, их роль в науке и практике // Российский юридический журнал. 2004. №4. С. 12.

<sup>82</sup> См.: Современный словарь иностранных слов. – СПб., 1994. С. 303.

<sup>83</sup> См.: Сапун В.А. Юридическая конструкция как правовое средство юридической техники // Юридическая техника. 2013. №7 (ч. 2). С. 677.

<sup>84</sup> См.: Чельшев М.Ю. О юридических конструкциях в проекте изменений и дополнений в Гражданский кодекс Российской Федерации // Сборник по итогам Всероссийской научно-практической конференции «Изменения в Гражданском кодексе Российской Федерации: новеллы гражданского законодательства - 2012». – М.: Изд-во «Юрист», 2012. С. 80-81.

<sup>85</sup> См.: Черданцев А.Ф. Юридические конструкции, их роль в науке и практике // Российский юридический журнал. 2004. №4. С. 12.

связи юридические конструкции также максимально абстрактны и свободны от всех второстепенных частных, которые не влияют на определение сущности правового явления, его первоосновы, очищенной от всего невыверенного и незначимого. И, наоборот, содержат в себе только наиболее значимые типовые черты. Поэтому неправильно, например, отождествлять норму права, являющуюся правовым средством и ее модель, которая к правовым средствам отнесена быть не может. К тому же часть юридических конструкций относится не к правовым средствам, а к средствам юридической техники, а еще одна часть к теоретическим построениям, таким как механизм правового регулирования, правонарушение, состав преступления, правоотношение и т.п. Ни те ни другие правовыми средствами не являются. Юридические конструкции являются «структурными идеями определенного вида правовых явлений»<sup>86</sup>, их прообразом, а идеи, правовыми средствами быть не могут. Как справедливо отмечает А.А. Ананьева : «... мысли о договоре, пусть даже и гениальные, не в состоянии вызвать юридические последствия»<sup>87</sup>. Юридические конструкции создают лишь основу, для закрепления правовых средств по определенной типовой схеме.

Юридические конструкции являются результатом типизации в праве. С.С. Алексеев их готовыми типовыми образцами, схемами, в которые вписывается нормативный материал<sup>88</sup>. Р. Лукич отмечал: «Правовая конструкция создается путем выделения из правовых понятий низшего порядка того общего, чего присуще им в качестве правовых»<sup>89</sup>. Юридические конструкции предназначены для решения конкретных типовых правовых ситуаций, тех, что в юридической сфере образует «дело»<sup>90</sup>.

---

<sup>86</sup> См.: Чевычелов В.В. Юридическая конструкция: дис. ... канд. юрид. наук. – Н. Новгород, 2005. С. 44.

<sup>87</sup> См.: Ананьева А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве: Монография. – Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2014. С. 20.

<sup>88</sup> См.: Алексеев С.С. Проблемы теории права. – Свердловск, 1973. Т.2. С. 145.

<sup>89</sup> Лукич Р. Методология права. – М., 1981. С. 276.

<sup>90</sup> См.: Алексеев С.С. Собрание сочинений. В 10 т. Том 6: Восхождение к праву: поиски и решения. – М., 2010. С. 234, 285.

Юридические конструкции обладают свойствами устойчивости (стабильности) на протяжении длительного времени. Иногда они, будучи стержнем корпуса права, остаются неподвижными столетиями<sup>91</sup>, в отличие от правовых норм, подвергающихся частому изменению. Поэтому, сравнение А.Ф. Черданцева юридических конструкций со скелетом неслучайно. Выражение «окостенелые догмы» как нельзя лучше иллюстрирует устойчивость юридических конструкций как систем, стремящихся к самосохранению и противостоящих распаду.

На наш взгляд, все обозначенные выше признаки отражены в следующем определении, сформулированном А.А. Ананьевой: «Гражданско-правовая юридическая конструкция – результат мысленного соединения правовых средств (их элементов) либо элементов правоотношений по выверенной типовой схеме в целях решения конкретных гражданско-правовых ситуаций»<sup>92</sup>. Конечно, как и любое определение оно не является совершенным, но отражает основные признаки юридической конструкции, а потому может быть принято за основу.

Наша задача заключается в выявлении признаков юридической конструкции договора транспортной экспедиции. Для ее решения требуется выявить:

1. структуру юридической конструкции гражданско-правового договора как правового явления;
2. неподверженные изменению с течением времени существенные черты договора транспортной экспедиции, позволяющие отграничить его от иных гражданско-правовых договоров.

---

<sup>91</sup> См.: Сорокина Ю.В., Малиновская Н.В. Юридическая конструкция как результат правовой интерпретации // Юридическая техника. 2013. №7. С. 725.

<sup>92</sup> См.: Ананьева А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве: Монография. – Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2014. С. 34-35.

После этого, следует предложить пути совершенствования юридической конструкции с учетом изменившихся общественных отношений.

Юридические конструкции гражданско-правового договора могут быть нормативными и ненормативными. Первые из них находят объективацию в нормах права, а вторые в ненормативных правовых средствах. Следует четко понимать, что существуют правовые нормы о гражданско-правовом договоре и сам договор, являющийся регулятором общественных отношений между его сторонами. Это два различных вида правовых средств. Соответственно, юридические конструкции, являющиеся основой для построения нормативного материала о договорах, и конструкции заключенных на основании правовых норм соответствующих конкретных договоров, будут несколько отличаться между собой. Рассмотрим оба их вида, и начнем с ненормативной юридической конструкции гражданско-правового договора.

Итак, элементами любого заключенного гражданско-правового договора являются его условия, причем, не любые. Как уже было отмечено, юридическая конструкция отражает только существенные черты правового явления. Поэтому в состав ненормативной юридической конструкции договора могут входить только существенные условия договора. Кроме того, следует учитывать, что юридическая конструкция представляет собой идеальную модель. Поэтому и ее элементами могут быть только модельные существенные условия, отражающие не все, а наиболее значимые типовые свойства договора.

Поскольку договор является соглашением, именно в условиях выражается воля его сторон. Именно условия отражают регулятивную сущность гражданско-правового договора, поскольку содержат обязательные правила поведения для этих сторон. Встречаются утверждения о том, что элементом юридической конструкции договора являются совсем иные элементы. Так, В.А. Сапун полагает, что юридическая конструкция договора «... включает следующие необходимые элементы: стороны договора;

предмет договора; права и обязанности сторон; санкции за неисполнение договорных обязательств. Если в процессе непосредственной реализации определенного договора не будет учтена его конструкция, то данный договор выпадает из правового поля»<sup>93</sup>. Такая позиция представляется необоснованной в отношении ненормативной юридической конструкции договора. Полагаем излишним предложение о включение в состав юридической конструкции гражданско-правового договора санкции за неисполнение правовых обязательств, поскольку в данном случае речь идет ни о чем другом, как об условии договора об ответственности сторон.

С предложением включить в состав ненормативной юридической конструкции как элемент стороны договора мы не согласны по двум причинам. Во-первых, субъекты являются элементом обязательственного правоотношения, возникающего из гражданско-правового договора. А это уже совсем иная гражданско-правовая юридическая конструкция. По этой же причине не могут быть элементами договорной конструкции права и обязанности сторон. Сторонникам признания гражданско-правового договора в различных ипостасях (договор-сделка, договор-правоотношение) следует помнить, что юридические конструкции договора, являющегося соглашением сторон, и правоотношения различные. Во-вторых, элементами юридической конструкции являются правовые средства, к числу которых субъектов нельзя отнести ни при каких обстоятельствах. Правовые средства являются инструментами, предназначенными для использования субъектами права. Поэтому методологически неверно отождествлять инструменты и их пользователей.

Названия субъектов сами по себе не прибавляют знания о существовании договора транспортной экспедиции. Важны действия, которые должны совершить стороны, как обязанные лица. А эти действия отражены в условии

---

<sup>93</sup> См.: Сапун В.А. Юридическая конструкция как средство правовой техники // Юридическая техника. 2013. №7 (ч. 2). С. 678.

о предмете договора. И если, мы по какой-то причине вместо экспедитора в договоре сторону назовем, например, комиссионером, но укажем, что он должен выполнить или организовать выполнение услуг, связанных с перевозкой груза, то договор все равно должен быть квалифицирован как договор транспортной экспедиции. Кроме того, знания о субъектном составе вопреки расхожему утверждению никакого значения для признания договора односторонним, двусторонним или многосторонним не имеют. Соответствующая характеристика договора связана не с количеством сторон и лиц, участвующих в договоре, а с взаимным расположением прав и обязанностей сторон.

Иное дело, когда речь идет о нормативной юридической конструкции гражданско-правового договора. В данном случае в качестве элементов данной конструкции выступают уже не договорные условия, а модельные максимально абстрактные правила поведения, являющиеся прообразом правовых норм, отражающие только их сущностные черты. Эти правила, устанавливая масштаб и границы поведения участников договорных отношений непосредственно коррелируют с элементами ненормативной юридической конструкции гражданско-правового договора, поскольку договорные условия конкретных договоров не могут противоречить нормативно-правовым предписаниям.

Однако элементы нормативной юридической конструкции договора к элементам ненормативной его конструкции сведены быть не могут. Во-первых, создатели этих видов конструкций различны. Во-вторых, в большинстве случаев нормативные юридические конструкции являются основой и ориентиром для построения ненормативных юридических конструкций, хотя практика знает и обратные примеры. В-третьих, нормативные юридические конструкции помимо договорных условий, выражающихся через права и обязанности сторон, определяют субъектный состав договора. Вместе с тем, в отличие от норм права нормативные юридические конструкции, как правило, не включают в себя положения о

форме, порядке заключения, изменения и расторжения договора. Исключения могут составлять лишь случаи, когда соответствующие модельные типовые правила влияют на определение правовой природы, т.е. сущности договора. Их включение в юридическую конструкцию оправдано только тогда, когда при их отсутствии нельзя сказать, что этот договор является именно этим видом договора (например, договор перевозки груза является именно договором перевозки груза, а не каким-то иным).

Таким образом, в нормативную юридическую конструкцию договора транспортной экспедиции, помимо типовых модельных условий договора, входят модельные правила, характеризующие субъектный состав. Характеристика субъектного состава, безусловно, важна, поскольку позволяет более точно определить сферу применения договора. Действительно, ненормативные юридические конструкции, оставляя субъектный состав договора за скобками, не всегда позволяют соотнести пригодность той или иной конструкции к изменившимся общественным отношениям. Это наглядно видно на примере договора транспортной экспедиции в условиях структурной реформы транспортной отрасли.

В этой связи представляется заслуживающим внимания утверждение В.П. Вайпана о том, что понятие клиент не должно ограничиваться только грузоотправителями и получателями. В частности, автор указывает на возможность выступления в качестве клиента и другого (предшествующего) экспедитора, который задействован в «транспортно-экспедиционной цепочке»<sup>94</sup>. В истории правового регулирования транспортно-экспедиционной деятельности уже были случаи, когда субъектный состав был заужен, например, когда в определении договора в качестве клиента указывался только грузоотправитель, но не грузополучатель<sup>95</sup>. По

---

<sup>94</sup> См.: Вайпан В.А. Юридическая природа договора транспортной экспедиции и проблемы его правоприменения // Право и экономика. 2015. №6. С. 37.

<sup>95</sup> См.: ст. 105 «Основ гражданского законодательства Союза ССР и республик», утв. ВС СССР 31.05.1991 №2211-1 // Ведомости СНД и ВС СССР. 26.06.1991. №26. Ст. 733.



справедливому замечанию В.В. Витрянского, последствием этого стало заметное сужение сферы применения указанного договора<sup>96</sup>.

Предложения о том, чтобы не только грузоотправители и грузополучатели могли выступать в роли клиента по договору транспортной экспедиции, высказывались специалистами в области транспортного права не один раз<sup>97</sup>. Поддерживая данную позицию, полагаем, что в законодательстве следует предусмотреть возможность в качестве клиента также грузовладельца<sup>98</sup>, отправителя грузобагажа, отправителя и получателя порожнего грузового вагона и пассажира. Пожалуй стоит согласиться с мнением А.С. Кузьмичева и А.А. Малыгина относительно того, что не стоит в определении договора транспортной экспедиции расшифровывать понятие «клиент»<sup>99</sup>. На фоне усложнения договорных отношений на транспорте и появления новых субъектов транспортной деятельности есть всегда риск упустить из виду ту или иную фигуру, которая может выступать в качестве клиента транспортного экспедитора.

Основные существенные черты нормативной юридической конструкции договора транспортной экспедиции, как и всякого гражданско-правового договора, можно выявить через модельное определение данного договора<sup>100</sup>. При этом под модельным следует понимать такое определение, в котором отражены максимально абстрактные, устойчивые, не изменяющиеся во времени признаки договора транспортной экспедиции, очищенные от всяких несущественных частности, которые не влияют на его правовую природу.

---

<sup>96</sup> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: Статут, 2004. С. 642.

<sup>97</sup> См.: Гражданское право: Учебник. Часть II. / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М.: Проспект, 1997 (авторы соответствующей главы – В.Т. Смирнов, Д.А. Медведев). С. 414.; Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) / Под ред. О.Н. Садикова. - М., 1996. С.373.; Морозова Н.В. Договор транспортной экспедиции: проблемы правовой квалификации и правового регулирования. Дис. ... канд. юрид. наук. М., 2005. С. 52.; Хмелев С.П. Договор транспортной экспедиции. Дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 1999. С. 33.

<sup>98</sup> См.: Гречуха В.Н. Транспортное право России: учеб. Для магистров. – М., 2012. С. 559.

<sup>99</sup> См.: Кузьмичев А.С., Малыгин А.А. Клиент в транспортно-экспедиционных отношениях в связи с проблемами квалификации договора // Юрист. 2007. №1. С. 29.

<sup>100</sup> В договорах, в которых имеются иные существенные условия кроме предмета, помимо определения договора существенные черты могут быть отражены не только в определении.

В таком определении отражается модельное условие о предмете договора, которое для договора транспортной экспедиции *a priori* является единственным существенным условием, субъектный состав и направленность договора. Причем, модельное условие о предмете договора должно отражать его направленность. На сегодняшний день усилиями многих поколений ученых-правоведов работа по выявлению направленности договора транспортной экспедиции проведена, хотя и сейчас встречаются утверждения, которые вряд ли можно назвать верными. Например, по мнению М.А. Бажиной сутью договора транспортной экспедиции является «организация перевозок грузов и оформление перевозочных документов»<sup>101</sup>, что, на наш взгляд, не соответствует действительности. Анализ и сравнение доктринальных и законодательных определений данного договора за достаточно длительный период времени, исчисляемый в десятилетиях, позволил прийти к следующим выводам.

М.А. Тарасов в качестве общего цементирующего начала всех договоров транспортной экспедиции, позволяющего сформулировать общее определение договора транспортной экспедиции, называл призвание экспедиторов «совершать юридические и технические действия, связанные с доставкой людей, корреспонденции, грузов, товаров»<sup>102</sup>. С.Ю. Морозов отмечает: «Именно связь экспедиционной услуги с перевозкой груза, ее неотделимость от процесса перевозки определяет правовую природу договора транспортной экспедиции»<sup>103</sup>. Акцентировал внимание на связи с перевозкой и Х.И. Шварц, который писал: «Но, почти все, кто касался проблемы правового регулирования транспортной экспедиции, подчеркивают вспомогательный характер экспедиционных действий по

---

<sup>101</sup> См.: Бажина М.А. К вопросу о соотношении транспортных договоров и транспортной логистики // Бизнес, менеджмент и право. 2014. №2. С. 98.

<sup>102</sup> См.: Тарасов М.А. Договор экспедиции в связи с экономической реформой // Ученые записки Тартуского государственного университета. - Тарту, 1969. С. 120.

<sup>103</sup> См.: Морозов С.Ю. Договор транспортной экспедиции. Дис. ... канд. юрид. наук. – Ульяновск, 2003. С. 93.

отношению к завершенной или предстоящей перевозке»<sup>104</sup>. Как верно отмечал В.Т. Смирнов, говоря о договоре транспортной экспедиции: «Цель его (а природа договора определяется его целью) – оказание услуг, связанных с отправкой и получением грузов, включая транспортные услуги в их комплексе»<sup>105</sup>. И сегодня данное высказывание представляется актуальным. Например, В.А. Вайпан отмечает, что критерием самостоятельности договора транспортной экспедиции является его цель, состоящая в возложении на экспедитора обязанностей выполнить или организовать выполнение услуг, связанных с перевозкой груза<sup>106</sup>. С.Ю. Морозов обоснованно полагает, что данная цель позволяет, в частности, отграничить данный договор от договоров, направленных на представление интересов другого лица (поручения, комиссии, агентского договора)<sup>107</sup>. Целевая направленность действий субъектов свидетельствует в пользу признания договора транспортной экспедиции самостоятельным гражданско-правовым договором. Е.А. Суханов приводит обязательство транспортной экспедиции, как пример сложного обязательства, подлежащего «юридической квалификации исходя из всей совокупности взаимных прав и обязанностей ... »<sup>108</sup>. Действительно, по справедливому утверждению Г.П. Савичева, «наличие «чужих» признаков в данном договоре не влияет на признание его самостоятельным гражданско-правовым договором<sup>109</sup>. Представительские функции экспедитора являются лишь средством достижения основной цели<sup>110</sup>.

---

<sup>104</sup> См.: Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. – М.: 1966. С. 151.

<sup>105</sup> См.: Смирнов В.Т. Транспортно-экспедиционное обслуживание граждан // Гражданское право и сфера обслуживания. Межвузовский сборник научных трудов. – Свердловск, 1984. С. 111-112.

<sup>106</sup> См.: Вайпан В.А. Юридическая природа договора транспортной экспедиции и проблемы его правоприменения // Право и экономика. 2015. №6. С. 36.

<sup>107</sup> См.: Морозов С.Ю. Транспортное право: учебное пособие. – М., 2008. С. 265-266.

<sup>108</sup> См.: Гражданское право: учебник. От ред. Е.А. Суханов. Т. II, полутом 1. – М., 2000. С. 21.

<sup>109</sup> Савичев Г.П. Договор воздушной перевозки. М., 1963. С. 66.

<sup>110</sup> Юридическая природа договора транспортной экспедиции и проблемы его правоприменения // Право и экономика. 2015. №6. С. 36.

Представляется, что в целом верные приведенные позиции В.А. Вайпана, С.Ю. Морозова, В.Т. Смирнова, М.А. Тарасова и Х.И. Шварца нуждаются в уточнении. На наш взгляд, говоря о договоре, корректнее употреблять слово «направленность» а не «цель», поскольку последняя может быть только у субъектов, способных к мыслительной деятельности. Как отмечает С.Ю. Филиппова: «Соответственно в договоре фиксируются правовые цели субъектов, но не самого договора»<sup>111</sup>. Договор сам по себе мыслить не может. В этой связи уместно вспомнить утверждение А.И. Хаснутдинова о том, что договор транспортной экспедиции направлен «на освобождение клиента от работ, не связанных с его основной деятельностью ...»<sup>112</sup>. На данную составляющую направленности исследуемого договора часто не обращают внимание. А она представляется важной, поскольку не всякая связь услуг, с перевозкой грузов позволяет их однозначно отнести к числу транспортно-экспедиционных. Если такие услуги не освобождают клиента от выполнения обязанностей, которые он должен выполнить по договору перевозки или по договору о предъявлении груза к перевозке, то они не входят в предмет договора транспортной экспедиции. Поэтому, нельзя согласиться с Э. Левиным в том, что связь услуг с перевозкой груза является единственным квалифицирующим признаком договора транспортной экспедиции<sup>113</sup>. По этой же причине не всякий договор, целью которого является обеспечение перевозки грузов, как это утверждает В.В. Витрянский<sup>114</sup>, можно назвать договором транспортной экспедиции. С.Ю. Морозов правильно, на наш взгляд, отмечал, что обеспечивать

---

<sup>111</sup> См.: Филиппова С.Ю. Частно-правовые средства организации и достижения правовых целей. – М.: Статут, 2011. С. 92.

<sup>112</sup> См.: Хаснутдинов А.И. Услуги, оказываемые по договору транспортной экспедиции // Проблемы гражданского права и процесса: Труды Иркутского университета. – Иркутск, 1970. Т.78. С.79.

<sup>113</sup> См.: Левин Э. О некоторых проблемах квалификации договора транспортной экспедиции в национальных правовых системах // Хозяйство и право. 2005. С. 38.

<sup>114</sup> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: Статут, 2004. С. 655, 702.

перевозку возможно не только в интересах грузоотправителя, но и в интересах перевозчика<sup>115</sup>.

Так, в связи с реформированием транспортной отрасли, наряду с перевозчиками появились владельцы транспортных инфраструктур, которые являются самостоятельными субъектами и на основании договоров на оказание услуг по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование вступают с перевозчиками в обязательственные правоотношения. Возникает закономерный вопрос: следует ли к числу транспортно-экспедиционных услуг относить услуги по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование и услуги по предоставлению железнодорожного подвижного состава? Если направленность договора транспортной экспедиции определять как выполнение или организацию выполнения любых услуг, связанных с перевозкой грузов, то ответ должен быть положительным, поскольку данные услуги связаны с перевозкой. Если до реформы транспортной отрасли было очевидно, что связь услуги должна проявляться в отношении именно договора перевозки груза, то сейчас ситуация коренным образом поменялась. Без подвижного состава и транспортной инфраструктуры перевозка не состоится. Связь с перевозкой здесь жесткая и неразрывная. Однако, наличия такой связи, на наш взгляд, недостаточно. Требуется, чтобы при оказании транспортно-экспедиционных услуг именно клиент освобождался от несвойственных ему забот. Потребителем же услуги, связанной с предоставлением транспортной инфраструктуры в пользование является перевозчик, а не клиент. Поэтому, несмотря на наличие неразрывной связи с перевозкой груза, данная услуга не может входить в предмет договора транспортной экспедиции<sup>116</sup>.

---

<sup>115</sup> См.: Морозов С.Ю. Комментарий к федеральному закону «О транспортно-экспедиционной деятельности». – М.: ИГ «Юрист», 2004. С. 9.

<sup>116</sup> Между тем, по мнению С.Ю. Морозова можно назвать транспортно-экспедиционной услугой действия по организации взаимодействия транспортных инфраструктур. См.: Морозов С.Ю. О предмете и субъектном составе договора транспортной экспедиции // Гражданское право. 2017. №6. С. 5 Следует учесть, что речь в

По этой же причине в качестве транспортно-экспедиционной не может быть рассмотрена услуга по предоставлению железнодорожного подвижного состава в пользование. Подача транспортных средств под погрузку не относится к обязанностям грузоотправителя, а значит, он не может быть освобожден от нее посредством услуг, оказываемых экспедитором. В соответствии со ст. 791 ГК РФ перевозчик, а не грузоотправитель должен подать исправные транспортные средства под погрузку. К обязанностям грузоотправителя относится предъявление груза к перевозке. Таким образом, вряд ли можно согласиться с мнением Ю.А. Метелевой, которая со ссылкой на п. 5 Постановления Правительства РФ от 25.07.2013 г. № 26 «Об утверждении Положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками», утверждает, что действия оператора по предоставлению железнодорожного подвижного состава в пользование могут быть расценены как услуга транспортной экспедиции<sup>117</sup>. Названный пункт постановления действительно допускает возможность оказания оператором железнодорожного подвижного состава услуг транспортной экспедиции, которая, однако, не может быть сведена к обязанности подать транспортное средство под погрузку.

Об этом же свидетельствует и судебная практика, которая исходит из обратного, а именно из того, что предоставление вагонов в пользование и услуги транспортной экспедиции являются разными видами услуг. На это, в частности, обращено внимание в решении Арбитражного суда Кемеровской области по делу №А27-28730/2019 от 21.04.2020 г. В нем сказано, что из содержания договора следует, что он не является договором транспортной экспедиции, а отношения сторон вытекают из оказания услуг по

---

данном случае идет о другой услуге, отличной от оказания услуг по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование.

<sup>117</sup> См.: Метелева Ю.А. Правовое регулирование транспортной экспедиции // Журнал российского права. 2007. № 6. С. 27.

предоставлению ответчиком истцу железнодорожного подвижного состава, которые подлежат регулированию положениями главы 39 ГК РФ<sup>118</sup>. Аналогичная позиция изложена в определении Верховного Суда РФ по делу № 305-ЭС18-12293 от 26.02.2019 г.<sup>119</sup>. С этими выводами следует согласиться, поскольку услуги оператора подвижного состава в данном случае освобождают перевозчика от обязанности подать исправные транспортные средства под погрузку, а не грузоотправителя. Таким образом, отсутствует направленность на освобождения клиента (грузоотправителя, грузополучателя) от исполнения несвойственных им обязанностей, присущая договору транспортной экспедиции.

Сказанное совсем не означает, что на современном этапе развития транспортной отрасли не может существовать транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой порожних вагонов. В этой связи следует оценить утверждение С.В. Андреева о том, что: «Именно совершаемые действия с грузом составляют основную обязанность экспедитора в отличие от оператора, который предоставляет вагоны клиенту, а операции с грузом не выполняет»<sup>120</sup>. Само по себе данное высказывание применительно к действующему законодательству правильное. Но, следует учесть следующие обстоятельства. Во-первых, оператор подвижного состава подает транспортные средства под перевозку конкретного груза. Следовательно, связь с перевозкой груза все же существует. Причем, связь вполне конкретная. Недаром в письме ФНС РФ от 04.06.2008 № ШС-6-3/407@ «О направлении Письма Минтранса России от 20.05.2008 № СА-16/3729» (вместе с письмом Минтранса РФ от 20.05.2008 № СА-16/3729) указано, что цель заключения клиентом договора о предоставлении железнодорожного

---

<sup>118</sup> См.: Решение Арбитражного суда Кемеровской области по делу №А27-28730/2019 от 21.04.2020 // [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://sudact.ru/arbitral/djcSVv8qoedliZL/> (дата обращения – 05.09.2021)

<sup>119</sup> См.: Определение Верховного Суда РФ по делу № 305-ЭС18-12293 от 26.02.2019 г. // [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://kad.arbitr.ru/Card/afdaaeaa-da0b-49c7-9b97-f6ba1c9eaf92>

<sup>120</sup> См.: Андреев С.В. Договорное регулирование деятельности оператора железнодорожного подвижного состава // Гражданское право. 2016. № 6. С. 38 - 42.

подвижного состава в пользование - обеспечение перемещения его грузов, а не получение в пользование транспортного средства, как это имеет место быть в случае с договором аренды<sup>121</sup>. Во-вторых, и это главное, клиент может поручить посреднику (экспедитору) выполнить те обязанности, которые он должен был выполнить самостоятельно в рамках договора по подаче транспортных средств под погрузку и по предъявлению груза к перевозке (ст. 791 ГК РФ).

Усложнение договорных связей при осуществлении и организации перевозки в настоящее время породило множество правовых проблем, которые требуют совершенствования юридической конструкции договора транспортной экспедиции. Такие изменения возможны в результате коренных преобразований общественных отношений, которые мы как раз сейчас и наблюдаем в рамках структурной реформы транспортной отрасли и в условиях многоукладной рыночной экономики. Как верно отмечает М.В. Немытина: «Юридические конструкции – это не застывшие и зацементированные, а живые и динамичные построения. Они должны развиваться, обновляться, наполняться новым содержанием. Традиционно существовавшие юридические конструкции трансформируются в новых условиях»<sup>122</sup>. Законодательство не успевает адаптироваться к изменяющимся общественным отношениям. Это утверждение справедливо и применительно к ст. 791 ГК РФ. Прежде всего, следует отметить, что раньше транспортно-экспедиционные услуги касались только отношений, связанных с договором перевозки грузов. Теперь заключению договора перевозки груза предшествует договор о подаче транспортных средств под погрузку и о предъявлении груза к перевозке, в рамках которого часто исполняется

---

<sup>121</sup> См.: Письмо ФНС РФ от 04.06.2008 № ШС-6-3/407@ «О направлении Письма Минтранса России от 20.05.2008 № СА-16/3729» (вместе с письмом Минтранса РФ от 20.05.2008 № СА-16/3729) // Экономика железных дорог. 2008. №11 (письмо Минтранса РФ).

<sup>122</sup> См.: Немытина М.В. Методологический смысл категории «юридическая конструкция» // Юридическая техника. 2013. №7. (ч.2). С. 530.



обязанность грузоотправителя по погрузке груза<sup>123</sup>. Выполнение этой обязанности вполне может быть услугой, которую предоставляет транспортный экспедитор. Следовательно, фраза «услуги, связанные с перевозкой» в определении договора транспортной экспедиции уже означает не только связь с договором перевозки грузов, но и с договором о предъявлении груза к перевозке на основании заявки грузоотправителя. Впрочем, на это обстоятельство указывалось еще в советской юридической литературе. В.Т. Смирнов, например, давая определение обязательства по грузовой перевозке, характеризовал его как правоотношение, «в силу которого перевозчик (транспортная организация) обязан подать перевозочные средства, принять от грузоотправителя груз, перевезти его в указанный пункт назначения и выдать управомоченному на получение груза лицу (грузополучателю), а отправитель – сдать к перевозке установленное планом (или соглашением) количество груза, уплатить за перевозку установленную плату и обеспечить получение груза в пункте его назначения»<sup>124</sup>. Поэтому ошибочным считаем утверждение С.Ю. Морозова о том, что «перевозка в том значении, в каком она употребляется в ст. 801 ГК, не включает в себя обязательств, предшествующих заключению договора перевозки конкретного груза, а именно по подаче под погрузку транспортных средств и по предъявлению груза к перевозке», и что «под перевозкой, применительно к договору транспортной экспедиции, понимается реальный договор перевозки конкретного груза»<sup>125</sup>.

Далее, необходимо отметить, что положения ст. 791 ГК РФ абсолютно не учитывают новые изменения в УЖТ РФ, связанные с услугами по предоставлению железнодорожного подвижного состава в пользование. Как

---

<sup>123</sup> См.: Моргунова Г.А. Правовое регулирование обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 2004. С. 18.

<sup>124</sup> См.: Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР: Автореферат дисс. ... доктора юрид. наук – Ленинград, 1970. С. 21.

<sup>125</sup> См.: Морозов С.Ю. Комментарий к Федеральному закону «О транспортно-экспедиционной деятельности». - С. 13-14.

верно отмечает С.В. Андреев: если ранее в законе было закреплено, что оператор участвует в перевозочном процессе на основе договора с перевозчиком, то с 1 апреля 2015 г. он заключает договоры с физическими или юридическими лицами. «Обычный грузоотправитель, не имеющий собственных вагонов для перевозки груза, должен обратиться к оператору»<sup>126</sup>. Следствием этих изменений стало то, что теперь контрагентом грузоотправителя по обязательству, связанному с подачей транспортных средств под погрузку, стал в ряде случаев не перевозчик, а оператор железнодорожного подвижного состава. Теперь грузоотправитель в большинстве случаев является заказчиком по договору о предоставлении железнодорожного подвижного состава в пользование. По такому договору у грузоотправителя возникают не только право требования к оператору железнодорожного подвижного состава подать на основании заявки к месту погрузки исправные транспортные средства, но и ряд обязанностей. В частности, анализ конкретных договоров позволил выявить следующие возможные обязанности грузоотправителя, выступающего в роли заказчика:

- обеспечить прием вагонов, предоставленных исполнителем по заявкам заказчика, на пути общего/необщего пользования;
- обеспечить нормативный срок нахождения подвижного состава на станциях погрузки/выгрузки;
- организовать погрузку, оформление документов и отправление вагонов с железнодорожной станции погрузки по полным перевозочным документам;
- обеспечить правильное, достоверное и полное оформление перевозочных, сопроводительных и иных документов, необходимых для отправления груза, предъявление груза к перевозке;

---

<sup>126</sup> См.: Андреев С.В. Правовой режим вагонов оператора железнодорожного подвижного состава // Юрист. 2016. №4. С. 25. С. 24-28.

- в течение 3 (трех) рабочих дней с момента фактического отправления подвижного состава со станции погрузки/выгрузки заказчика предоставить исполнителю копию железнодорожной транспортной накладной (квитанции о приеме груза) на отправленные вагоны;
- обеспечить очистку, а в случае, предусмотренном в согласованной заявке, также и обработку вагонов после выгрузки грузов заказчика;
- организовать за свой счет или за счет своих контрагентов выгрузку, оформление порожних вагонов после выгрузки на станции выгрузки согласно инструкции исполнителя по полным перевозочным документам с установленными запорно-пломбировочными устройствами.

Это далеко не полный перечень возможных обязанностей грузоотправителя по договору о предоставлении железнодорожного подвижного состава в пользование. Любую из этих обязанностей может выполнить транспортный экспедитор по договору с грузоотправителем, освободив, таким образом, последнего от несвойственных ему забот, связанных с перевозкой не только груза, но и порожнего вагона.

Что касается направленности договора транспортной экспедиции, то она должна быть сформулирована следующим образом: «выполнение или организация выполнения экспедитором услуг, освобождающих клиента от исполнения обязанностей по договору перевозки груза (грузобагажа, порожнего вагона или пассажира) либо заключающиеся в предоставлении дополнительных прав по этим договорам». Данная направленность учитывает все особенности правовой природы договора транспортной экспедиции. Во-первых, указывается на освобождение клиента от несвойственных ему забот, связанных с перевозкой. Во-вторых, учитывает неразрывную связь с договором перевозки, поскольку такая связь проявляется в наличии обязанностей грузоотправителя (отправителя), грузополучателя (получателя), которые они должны были бы выполнять самостоятельно при отсутствии посредника в лице транспортного

экспедитора. В-третьих, учтено и то обстоятельство, что обязанности экспедитора могут составлять и дополнительные права клиента, которые он получает по договору перевозки. Например, перевозчик в обычном договоре перевозке не должен предоставлять информацию о месте нахождения груза в конкретный момент времени. Такого права, грузоотправитель либо грузополучатель из договора перевозки грузов не получает. Но, заключив договор транспортной экспедиции, он может получить право на получение соответствующей информации, благодаря экспедитору, который принял на себя обязанность по информированию клиента. В-четвертых, в нашей трактовке направленности договора транспортной экспедиции учитывается возможность оказания услуг, связанных не только с перевозкой груза, но и с перевозкой порожнего вагона и с перевозкой пассажира.

Кроме того, предлагается в число основных транспортно-экспедиционных услуг отнести услуги, связанные с предоставлением железнодорожного подвижного состава в пользование. Это, на наш взгляд, должно найти отражение в действующем гражданском законодательстве.

Далее, следует отметить, что на протяжении нескольких десятилетий ведется спор по поводу необходимости выделения в договоре транспортной экспедиции основных и дополнительных услуг. При этом, И.Е. Данилина полагает, что при наличии в договоре только вспомогательных услуг, он не может именоваться договором транспортной экспедиции<sup>127</sup>. Противоположного мнения придерживаются В.В. Витрянский<sup>128</sup>, В.А. Вайпан<sup>129</sup>, С.Ю. Морозов<sup>130</sup>. Мы присоединяемся к последней точке зрения и не только потому, что критерий классификации услуг на основные и

---

<sup>127</sup> См.: Данилина И.Е. Предмет договора транспортной экспедиции: проблемы правоприменения // Транспортное право. 2005. №2. С.18.

<sup>128</sup> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных условиях в сфере транспорта. 4-е изд., стер. М., 2003. С. 715-721.

<sup>129</sup> См.: Вайпан В.А. Юридическая природа договора транспортной экспедиции и проблемы его правоприменения // Право и экономика. 2015. №6. С. 35.

<sup>130</sup> См.: Морозов С.Ю. Договор транспортной экспедиции. Дисс. ... канд. юрид. наук. – Ульяновск, 2003. С. 11.

дополнительные отсутствует. Мы не будем углубляться в дискуссию о выделении юридических и фактических услуг в договоре транспортной экспедиции, поскольку это многократно сделано до нас. В рамках же настоящего исследования важно отметить, что само по себе перечисление транспортно-экспедиционных услуг и их классификация никак не влияют на нормативную юридическую конструкцию договора транспортной экспедиции.

Для доказательства данного тезиса еще раз обратимся к признаку устойчивости юридической конструкции, означающую неподверженность изменениям ее на протяжении продолжительного времени. Одним из приемов, позволяющих выявить неизменные сущностные черты, является сравнение законодательных определений договора, которые когда-либо существовали на протяжении длительного времени, и выявление того неизменного, что является несущим каркасом для крепления нормативного материала. Если мы обратимся к перечню транспортно-экспедиционных услуг, которые когда-либо были отражены в законодательстве, то ни о какой устойчивости речи быть не может.

С течением времени по мере развития экономики довольно часто изменялся круг транспортно-экспедиционных услуг<sup>131</sup>. «Начало транспортно-экспедиторской деятельности на железнодорожном транспорте России относится к концу 1851 года, когда была введена в эксплуатацию железнодорожная магистраль Петербург-Москва»<sup>132</sup>. Коммерческое агентство, утвержденное в 1852 году выполняло услуги по складированию и хранению грузов, погрузка и выгрузка груза, сопровождение в пути следования приказчиками агентства. Созданные в 1878 году частные транспортно-экспедиторские конторы, оформляли железнодорожные

---

<sup>131</sup>См.: Воронина Е.В. Актуальные проблемы современного правового регулирования транспортно-экспедиционной деятельности // Транспортное право. – М.: Юрист, 2000. С. 16.

<sup>132</sup> См.: Возникновение и развитие экспедиторского дела на железных дорогах. – СПб: Информационный центр «ВЫБОР», 2001 С. 20.

перевозочные документы, оплачивали от имени клиентов перевозку грузов, Отмечалось: «Крупные частные транспортно-экспедиторские предприятия, не являющиеся железнодорожными структурами, осуществляли полный комплекс обслуживания, включая ответственность перед владельцем груза за перевозку»<sup>133</sup>.

Как отмечал М.Е. Ходунов, до 1930 г. существовавшие городские станции и транспортные конторы железных дорог и речных пароходств транспортно-экспедиционные операции не выполняли<sup>134</sup>. По свидетельству М.В. Зимилевой к числу транспортно-экспедиционных услуг изначально относились: принятие груза на складе клиента экспедитором; упаковка груза; сопровождение и сдача его на станции; оформление документов; прием за клиента грузов от линейной станции; производство погрузочно-разгрузочных работ<sup>135</sup>. Вначале к функциям транспортно-экспедиционных контор (ТЭК) относилось: выкуп за клиента прибывающих грузов, получение от станции квитанции за принятый груз и доставка ее клиенту<sup>136</sup>. Позднее к числу таких функций добавилось укрупнение мелких отправок<sup>137</sup>. Небезынтересной в рамках рассматриваемой темы являлась задача ТЭК по привлечению грузов для использования порожних направлений<sup>138</sup>. На наш взгляд, это еще одно косвенное свидетельство того, что порожние вагоны и грузы являются различными объектами перевозки. Далее спектр транспортно-экспедиционных услуг расширился в связи с возросшими потребностями клиентуры. По свидетельству А.И. Хаснутдинова с 1958 года ТЭК стали

---

<sup>133</sup> См.: Возникновение и развитие экспедиторского дела на железных дорогах. С. 64.

<sup>134</sup> См.: Ходунов М.Е. договоры о транспортно-комиссионных и вспомогательных транспортных операциях // Советское государство и право. 1953. №4. С. 9.

<sup>135</sup> См.: Гражданское право. Ч.2 / От вред. Я.Ф. Миколенко и П.Е. Орловский. – М.: Юр. Изд-во НКЮ СССР. С. 201.

<sup>136</sup> См.: Беспалова А.И. Правовые вопросы работы транспортно-экспедиционных организаций Министерства путей сообщения СССР // Ученые записки Казахского университета имени С.М. Кирова. Серия юридическая, вып. 3. – Алма-Ата, 1957. С.72.

<sup>137</sup> См.: Положение о транспортно-экспедиционных конторах, утвержденное Приказом Министра речного флота от 12.09.1954. №94.

<sup>138</sup> См.: Хаснутдинов А.И. Услуги, оказываемые по договору транспортной экспедиции // Проблемы гражданского права и процесса. – Иркутск, 1970. С. 80.

осуществлять за клиента расчеты за перевозку, визировать транспортные накладные, предоставлять информацию о прибывших контейнерах и т.д.<sup>139</sup>. А уже в 1967 году к числу ранее обозначенных услуг добавились действия по предоставлению перевозчику заявок от имени клиента, предоставлении информации о местонахождении груза и оформлении за клиента учетных карточек по выполнению плана перевозок<sup>140</sup>.

Несмотря на менявшуюся палитру транспортно-экспедиционных услуг, суть договора транспортной экспедиции не менялась, а его юридическая конструкция практически не менялась. Отдельно следует сказать о том, что довольно длительный период времени в качестве транспортно-экспедиционных считались услуги по заключению от имени клиента или от своего имени договора перевозки грузов. Вытекало это прямо из определения, данного в ст. 105 Основ гражданского законодательства, согласно которому по договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет отправителя груза заключить от его или своего имени один или несколько договоров перевозки грузов и выполнить или организовать выполнение определенных договором транспортной экспедиции дополнительных услуг, связанных с перевозкой<sup>141</sup>. Многие ученые отстаивали позицию, согласно которой при отсутствии обязанности экспедитора заключить договор перевозки груза, договор транспортно-экспедиционным называться не мог<sup>142</sup>. Объясняется это неразвитостью на тот момент рынка транспортно-экспедиционных услуг, когда возможны были экспедиторские операции только по отправлению, либо только по прибытию грузов. В плане нормативной юридической

---

<sup>139</sup> См.: Хаснутдинов А.И. Услуги, оказываемые по договору транспортной экспедиции. С. 80; Дозорцев В.А. Источники советского гражданского права. – М.: Госюриздат, 1961. С. 641-655.

<sup>140</sup> См.: Хаснутдинов А.И. Услуги, оказываемые по договору транспортной экспедиции. С. 81

<sup>141</sup> См.: «Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик», утв. ВС СССР 31.05.1991 №2211-1 // Ведомости СНД и ВС СССР. 26.06.1991. №26. Ст. 733.

<sup>142</sup> См.: Александров-Дольник М.К. Договоры советского транспортного права: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 1953. С. 36 и след.; Брухис Г.Е. Транспортно-экспедиционный договор. – М.: Морской транспорт, 1957. С. 7.

конструкции данный факт ничего кардинально не меняет, поскольку услуга по заключению договора перевозки грузов и сейчас может быть включена в договор транспортной экспедиции, и как прежде, она находится в русле направленности договора транспортной экспедиции.

Резюмируя сказанное, полагаем, что существовавшая до настоящего времени нормативная юридическая конструкция договора транспортной экспедиции может быть выражена в следующих модельных правилах поведения: «По договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет клиента, выполнить или организовать выполнение услуг, освобождающих клиента от исполнения обязанностей, связанных с перевозкой груза».

В связи с изменением общественных отношений, предлагаем усовершенствовать эту юридическую конструкцию следующим образом:

*«По договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет клиента, выполнить или организовать выполнение услуг, освобождающих клиента от исполнения обязанностей должника, связанных с перевозкой».*

В данной юридической конструкции не только понятие клиент является максимально абстрактным, и не требующим расшифровки, но и понятие перевозка. Представляется, что нет нужды в указании на то, о какой перевозке идет речь. На наш взгляд, она должна охватывать, как перевозку груза, так и перевозку порожних вагонов, перевозку пассажиров и перевозку грузобагажа. В понятие перевозка должно быть включено обязательство по подаче транспортных средств под погрузку и по предъявлению груза к перевозке. Представляется правомерным включения сюда и перевозки, осуществляемой на основании договора фрахтования.

В то же время, в целях устранения неоднозначностей и двусмысленностей нормативная юридическая конструкция договора транспортной экспедиции может быть дополнена следующим модельным



правилом: *«Услуги экспедитора могут быть связаны с перевозкой груза, грузобагажа, порожнего вагона и перевозкой пассажира».*

Что касается выполнения экспедитором услуг, освобождающих клиента от исполнения обязанностей должника, связанных с перевозкой, то они требуют расшифровки в части включения в число таковых услуги по управлению. Выглядеть это должно следующим образом:

*«Договором транспортной экспедиции может быть предусмотрена обязанность экспедитора выполнить действия по реализации переданных или передаваемых ему клиентом управленческих полномочий, осуществляемых посредством команд, воздействующих на поведение клиента, в целях корректировки такого поведения для достижения совместно с исполнителем целей управления и приведения управляемых параметров перевозки к требуемым значениям».*

#### **Выводы:**

1. Договор транспортной экспедиции имеет следующую направленность на: *«выполнение или организацию выполнения экспедитором услуг, освобождающих клиента от исполнения обязанностей по договору перевозки груза (грузобагажа, порожнего вагона или пассажира) либо заключающиеся в предоставлении дополнительных прав по этим договорам».*

2. Доказана необходимость совершенствования юридической конструкции договора транспортной экспедиции, которая должна выглядеть следующим образом:

*«По договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет клиента, выполнить или организовать выполнение услуг, освобождающих клиента от исполнения обязанностей должника, связанных с перевозкой».*

3. Юридическая конструкция договора транспортной экспедиции может быть дополнена следующим модельным правилом: *«Услуги*

*экспедитора могут быть связаны с перевозкой груза, грузобагажа, порожнего вагона и перевозкой пассажира».*

4. В целях расширения возможностей экспедитора, выступающего в качестве оператора смешанной перевозки грузов, следует закрепить следующее правило: *«Договором транспортной экспедиции может быть предусмотрена обязанность экспедитора выполнить действия по реализации переданных или передаваемых ему клиентом управленческих полномочий, осуществляемых посредством односторонне-обязывающих сделок, воздействующих на поведение клиента, в целях корректировки такого поведения для достижения совместно с исполнителем целей управления и приведения управляемых параметров перевозки к требуемым значениям».*

## **Глава 2. Управление перевозкой как вид транспортно-экспедиционной деятельности**

### **1. Организация и управление в гражданском праве**

Действующее законодательство о договоре транспортной экспедиции свидетельствует о том, что экспедитор может выступать организатором перевозки. В ст. 1 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 г. № 87-ФЗ порядок осуществления транспортно-экспедиционной деятельности отождествляется с порядком оказания услуг по организации перевозок грузов любыми видами транспорта<sup>143</sup>. В ст. 801 ГК РФ указывается, что экспедитор обязуется организовать услуги, связанные с перевозкой груза. На экспедитора могут быть возложены обязанности организовать перевозку грузов по определенному маршруту. Но достаточно ли в настоящее время экспедитору быть только организатором перевозки? Существует ли необходимость, чтобы он не только организовывал, но и управлял перевозкой? Охватывает ли понятие «организация» управление перевозкой, и как соотносятся понятия «организация» и «управление» в гражданском праве? От ответов на эти и некоторые другие вопросы зависит потенциальная возможность экспедитора эффективно осуществлять функции оператора смешанной перевозки.

Гипотеза, которую мы рассмотрим в рамках настоящего параграфа, заключается в том, что понятие «управление» шире понятия «организация», а потому возможности экспедитора следует расширить, позволив ему управлять транспортным процессом.

---

<sup>143</sup> См.: Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 г. № 87-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 07.07.2003. - №27 (ч. 1). Ст. 2701.

Некоторые ученые уже высказывали предложения о необходимости наделения транспортного экспедитора управленческими функциями. Например, С.Ю. Морозов пишет: «На наш взгляд, одним из недостатков действующей конструкции договора транспортной экспедиции является то, что экспедитору в настоящее время не хватает правовых возможностей для оперативного управления грузопотоками и транспортным процессом»<sup>144</sup>. Е.А. Бондарчук, отмечая управленческую роль экспедитора, пишет: «Таким образом, экспедитор - оператор смешанной перевозки (ОМП) становится субъектом *управления* в единой системе экспедирования, ... поскольку в такой системе экспедитор координирует и *управляет* процессом предоставления комплексного транспортного сервиса»<sup>145</sup>.

Имеется также положительный опыт правового регулирования иностранных государств. Так, в п. 17 правил о прямых смешанных перевозках, утвержденных Приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 января 2005 г. № 52-І «Об утверждении Правил о прямых смешанных перевозках» указывается: «Оператор при выполнении прямых смешанных перевозок осуществляет организацию и общее управление прямой смешанной перевозкой»<sup>146</sup>.

Полагаем, что вначале следует определить, как соотносятся между собой понятия «организация» и «управление», а затем рассмотреть соотношений организационных отношений и отношений управления в гражданском праве.

---

<sup>144</sup> См.: Морозов С.Ю. О предмете и субъектном составе договора транспортной экспедиции. С. 6.

<sup>145</sup> См.: Бондарчук Е.А. Методические рекомендации по повышению эффективности формирования транспортных схем доставки грузов в условиях смешанных перевозок: автореф. дисс. ... канд. эконом. наук. Спб., 1999 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://tekhnosfera.com/metodicheskie-rekomendatsii-povysheniyu-effektivnosti-formirovaniyatransportnyh-shem-dostavki-gruzov-v-usloviyah-smes#ixzz3iENpqGJr> (дата обращения 01.08.2019).

<sup>146</sup> См.: Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 января 2005 г. № 52-І «Об утверждении Правил о прямых смешанных перевозках». Зарегистрирован в Министерстве Юстиции Республики Казахстан 25 февраля 2005 г. № 3464. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: [http://www.adilet.zan.kz/rus/docs/V050003464\\_#z1](http://www.adilet.zan.kz/rus/docs/V050003464_#z1) (дата обращения 12.10.2020).

Термин «организация» может употребляться в разных значениях. Организация (от лат. Organize – делать сообща, стройный вид, устраиваю) может рассматриваться как сознательно координируемое социальное образование и как «процесс, представляющий собой совокупность действий, ведущий к образованию и совершенствованию взаимосвязей между частями целого»<sup>147</sup>. С точки зрения философии термин организация употребляется в трех значениях: 1) упорядочение, налаживание, приведение в систему некоторого материального или духовного объекта; 2) расположение, соотношение частей какого-либо целого, его строение, взаимосвязь; 3) объединение, учреждение, социальный институт»<sup>148</sup>. Как отмечает Н.И. Костюченко, «в первом случае мы имеем дело с определением «деятельности», связанной с объектом управления, во втором - с определением и построением структуры «организации» как системы, в третьем - с уже существующими материальными объектами (социальными институтами) того или иного вида»<sup>149</sup>. Нас интересует организация в первом ее значении, как деятельность.

Спор о том, какое из понятий (управление или организация) шире, идет давно. Разработчик науки тектологии, как прообраза современной теории систем, А.А. Богданов писал, - организовать что-либо – «значит сгруппировать людей для какой-нибудь цели, координировать и регулировать их действия в духе целесообразного единства ...»<sup>150</sup>. По мнению автора: «... человеческая деятельность – от простейших до наиболее сложных ее форм – сводится к организующим процессам. Остается только еще деятельность разрушительная. Если ее рассматривать непосредственно и

---

<sup>147</sup> См.: Ружанская, Л. С. Теория организации : учебное пособие / Л. С. Ружанская, А. А. Яшин, Ю. В. Солдатова ; под общ. ред. Л. С. Ружанской. — Екатеринбург : изд-во Урал. Ун-та, 2015. С. 6.

<sup>148</sup> См.: Философская энциклопедия. Философская Энциклопедия. В 5-х т. - М.: Советская энциклопедия. Под редакцией Ф. В. Константинова. 1960-1970. Т. 4. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://philosophy.niv.ru/doc/encyclopedia/philosophy/articles/871/organizaciya.htm> (дата обращения 01.10.2021).

<sup>149</sup> Костюченко Н.И. Неопределенность соотношений понятий «организация» и «управление» как причина проблем теории и практики управления // Общество и право. 2017. №2 (60). С. 261.

<sup>150</sup> См.: Макаров В.И. Философия самоорганизации. – М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2009. С. 181.

обособленно, то ее функция есть дезорганизирующая»<sup>151</sup>. С этой позиции организация понятие настолько широкое и пронизывающее все сферы жизни, что однозначно должно включать в себя и деятельность по управлению. По всей видимости, основываясь на подобного рода утверждениях С.Ю. Морозов считает, что в основе всего лежат организационные процессы, а управленческая деятельность является частным способом организации<sup>152</sup>. Автор критикует позицию Ю.С. Харитоновой, которая полагает, что организационные действия следует рассматривать в качестве элемента управления как более широкого понятия<sup>153</sup>.

Существует и противоположная точка зрения, согласно которой управленческую деятельность можно обнаружить в любой сфере человеческой жизнедеятельности. В.К. Батулин пишет: «Управление «сопровождает» любую человеческую деятельность, является ее неотъемлемой частью, стороной, сущностью»<sup>154</sup>. Если следовать этой позиции, то уже не организация, а управление пронизывает все сферы жизни.

На наш взгляд, приведенная позиция С.Ю. Морозова не является безупречной. Рассмотрение организации как процесса, а не как объединения, учреждения либо социального института, возможно только через призму функции управления. И здесь возможно только одно соотношение понятий «организация» и «управление» - первое является составной частью последнего. В.И. Кнорринг полагал, что «организация» - это обеспечивающая функция управления, направленная на создание необходимых условий для достижения целей, формирования структуры

---

<sup>151</sup> См.: Богданов А.А. Тектология. Всеобщая организационная наука. Кн. 1,2. М.: Энергетика, 1989. С. 69-71.

<sup>152</sup> См.: Морозов С.Ю. Организация и управление в гражданском праве // Организация и управление в гражданском праве России // Юридический мир. – 2011. - № 11 (179). – С. 38-39.

<sup>153</sup> См.: Харитонова Ю.С. Отражение функции управления в институтах гражданского права: Автореф. дисс. ... д-ра юрид. наук. М., 2011. С. 44.

<sup>154</sup> Батулин В.К. Общая теория управления: учеб. Пособие для студентов вузов, обучающихся по направлению «Экономика» и «Менеджмент». М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. С. 85.

организации<sup>155</sup>. И среди современных исследователей данная позиция находит поддержку. Так, по мнению Н.Н. Костюченко, понятие «организация» в соответствии с методом «восхождения» необходимо рассматривать, прежде всего, как функцию (элемент) абстрактных систем управления<sup>156</sup>. Организация в данном случае лишь одна из нескольких функций управления.

Согласно философской энциклопедии «управление» включает в себя «три подсистемы:

1. Организации связей и отношений данной системы, задающих ее структуру.
2. Поддержания установленного режима деятельности данной системы.
3. Реализации программы достижения определенной цели»<sup>157</sup>.

Следует поддержать вывод Н.И. Костюченко о том, что «понятие «организация» не может быть синонимом «управления» и тем более «первичным» по отношению к понятию «управление»»<sup>158</sup>. Управление помимо организации включает в себя ряд иных функций. А. Файоль представлял управление в качестве целенаправленного процесса, включающего в себя такие функции, как планирование, организация, мотивация, контроль и координация<sup>159</sup>. В государственном управлении выделяют такие его функции, как планирование, прогнозирование, мотивация, организация, регулирование, координация, контроль<sup>160</sup>. Наиболее

---

<sup>155</sup> См.: Кнорринг В.И. Теория, практика и искусство управления: учеб. для вузов по специальности «Менеджмент». 2-е изд., изм. и доп. М., 2001. С. 47.

<sup>156</sup> См.: Костюченко Н.И. Неопределенность соотношений понятий «организация» и «управление» как причина проблем теории и практики управления // Общество и право. 2017. №2 (60). С. 261.

<sup>157</sup> См.: Философская энциклопедия. Философская Энциклопедия. В 5-х т. - М.: Советская энциклопедия. Под редакцией Ф. В. Константинова. 1960-1970. Т. 4. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://philosophy.niv.ru/doc/encyclopedia/philosophy/articles/871/organizaciya.htm> (дата обращения 01.10.2021).

<sup>158</sup> См.: Костюченко Н.И. Неопределенность соотношений понятий «организация» и «управление» как причина проблем теории и практики управления // Общество и право. 2017. №2 (60). С. 261-262.

<sup>159</sup> См.: Юридический словарь. [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://vslovare.info/slovo/juridicheskij-slovar/upravlenie/350231> (дата обращения 01.08.2019).

<sup>160</sup> См.: Иванова А.А. Научные основы государственного и муниципального управления. Учебное пособие. Ижевск: ИЭиУ ФГБОУ ВО «УдГУ», 2018. С. 7.

полным и исчерпывающим считаем перечень функций управления, данный А.А. Ананьевой, которая указывает: «Следует также отметить, что содержанием любой управленческой деятельности являются планирование, организация, обеспечение информацией, диспетчерирование, контроль, и регулирование»<sup>161</sup>. Наиболее важной, и даже ключевой функцией следует признать регулирование. Именно через регулирование осуществляется управляющее воздействие на управляемый объект. Без наличия регулирования приведение управляемой системы в требуемое состояние невозможно.

Через регулирование происходит воздействие, без которого управление теряет всякий смысл. В одном из учебников по основам менеджмента отмечается: «... в процессе управления идет целенаправленное воздействие субъекта управления на объект управления»<sup>162</sup>. Данное воздействие призвано упорядочить объект управления, привести его в требуемое состояние<sup>163</sup>. Как верно отмечает Г.В. Атаманчук: «Ведь управление существует тогда, когда некий его субъект на что-то влияет, что-то изменяет, преобразует, переводит из одного состояния в другое, чему-то придает новое направление движения и развития»<sup>164</sup>. Управление это и есть воздействие. Это подчеркивал еще в свое время Р. Кнорринг, утверждая, что управление — это «непрерывный и целенаправленный процесс воздействия на управляемый объект, которым может быть технологическая установка, коллектив или отдельная личность»<sup>165</sup>.

Одной из разновидностей управления является социальное управление, представляющее собой целенаправленное управляющее воздействие на людей, их объединения, социальные группы либо общество в целом. В

---

<sup>161</sup> См.: Ананьева А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками: Дисс. ... доктора юрид. наук. – М., 2020. С. 146.

<sup>162</sup> Удалов Ф.Е., Алёхина О.Ф., Гапонова О.С. Основы менеджмента: Учебное пособие. – Нижний Новгород: Нижегородский госуниверситет, 2013. С. 8.

<sup>163</sup> См.: Суворов Л.Н. В.И. Ленин и методологические проблемы социального управления. М., 1973. С. 19-20.

<sup>164</sup> См.: Атаманчук Г.В. Теория государственного управления. Курс лекций. Изд. 2-е, дополн. М., 2004. С.46.

<sup>165</sup> Кнорринг В.И. Искусство управления. М., 1971. С. 2.



социальном управлении выделяют субъекта и объект управления. Применительно к праву в качестве субъектов управления выступают физические или юридические лица, публично-правовые образования, наделенные властными полномочиями. В качестве объекта управления выступает то, на что направлено властное воздействие субъекта управления. В праве в качестве такого объекта выступает поведение лиц, которые вступают в качестве управляемых субъектов. Распространенным мнением является признание в качестве управляемых объектов самих управляемых субъектов. Однако, одной из важнейших аксиом управления является наличие управляемости объекта управления, т.е. способность объекта управления переходить в требуемое состояние в результате управляющего воздействия. Полагаем, что в результате воздействия посредством правовых инструментов, изменяются не сами управляемые субъекты права, а корректируется их поведение. Как верно отмечает Ю.М. Орлов: «Управлять — значит вызывать в предмете управления желательное поведение, придать ему какие то свойства, или устранять нежелательное поведение и его свойства»<sup>166</sup>. В нашем случае речь идет о поведении, как об актах человеческой деятельности, подпадающих в сферу правового регулирования и влекущих юридически значимые последствия. Общеизвестно, что система права представляет собой совокупность правовых норм, каждая из которых устанавливает общеобязательное правило поведения. Поэтому, нет нужды доказывать, что право воздействует на поведение участников общественных отношений.

Характерной чертой правового поведения является его субъективный характер. «Любой акт правового поведения, - отмечает, - является интеллектуально-волевым поступком, зависящим в той или иной степени от

---

<sup>166</sup> Орлов Ю.М. Управление поведением. - М.; Импринт, 1996. С. 22.

сознания, воли и желания человека»<sup>167</sup>. Право, воздействуя на волю и сознание субъектов, побуждает их к правомерному поведению, в желаемом для общества направлении для взаимовыгодного развития социальных связей<sup>168</sup>.

В науке также высказано мнение о том, что управляющее воздействие может быть направлено на имущество<sup>169</sup>. Так, в юридическом словаре под управлением понимается «сознательное целенаправленное воздействие со стороны государства, экономических субъектов, на людей и экономические объекты, осуществляемое с целью направить их действия в нужное русло и получить желаемые результаты»<sup>170</sup>. Однако представляется, что имущество не может откликаться на управляющее воздействие. И в этом отношении следует согласиться с О.В. Гутниковым, который подчеркивает: «любое управленческое воздействие предполагает подчинение воли управляемого воле управляющего, чего по понятным причинам в принципе не может иметь места применительно к объектам права или к деятельности, лишенным самостоятельной воли»<sup>171</sup>. Очевидно, что имущество воли не имеет, но для него устанавливается правовой режим, определяющий границы возможностей субъектов права в отношении этого имущества. Это позволило А.А. Ананьевой утверждать, что «когда идет речь о доверительном управлении имуществом, об управлении залогом, паевым инвестиционным фондом, многоквартирным домом и т.п., то управляющий субъект может в рамках своих полномочий изменять этот правовой режим и определять юридическую судьбу вещей, воздействуя, таким образом, на имущественную

---

<sup>167</sup> См.: Тетерятников Н.Ю. Общая характеристика правового поведения // Актуальные вопросы юридической науки. №4 (4). 2019. С. 68.

<sup>168</sup> См.: Фролова Н.Ю. Правомерное и неправомерное поведение как парные юридические категории: общетеоретический аспект: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 2010. С. 9.

<sup>169</sup> См.: Ананьева А. А. Договор на оказание операторских услуг по управлению / А. А. Ананьева // Вестн. Пермского ун-та. Юридические науки. - 2017. - № 37. – С. 307.

<sup>170</sup> См.: Юридический словарь. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://vslovare.info/slovo/juridicheskij-slovar/upravlenie/350231> (дата обращения 01.08.2019).

<sup>171</sup> См.: Гутников О.В. Гражданско-правовая ответственность, в отношениях, связанных с управлением юридическими лицами: Дисс. ... доктора юрид. наук. – М., 2018. С. 399-400.

составляющую иных лиц»<sup>172</sup>. Таким образом, автор признает возможность управления вещами.

На наш взгляд, когда говорят об управлении имуществом, то имеют в виду, что наделение полномочиями управляющего дает ему дополнительные возможности, связанные с владением, пользованием и распоряжением вещами. Однако, получив такие полномочия, управляющий не может воздействовать на поведение субъектов гражданского права, т.е. на третьих лиц, поскольку от них не получено на это добровольного согласия и полномочия управляющему передавали не они, а учредитель управления. Например, доверительный управляющий в процессе исполнения обязанностей по договору доверительного управления имуществом не имеет права давать обязательные указания по передаче имущества, его хранению, перевозке, залогу, и т.п. лицам, не участвующим в заключении такого договора. Как уже было отмечено, невозможно и управление вещами, поскольку они не способны воспринимать команды. В договорах управления залогом, доверительного управления имуществом, управления многоквартирным домом и в иных подобных случаях речь идет о приобретении управляющим новых возможностей, которые способны расширить границы его собственного поведения при совершении юридических и фактических действий с имуществом, но не влияют на поведение других лиц. А это управлением в полном смысле этого слова назвать нельзя. Управление всегда связано с влиянием на поведение иных лиц, отличных от управляющего.

Альтернативной точкой зрения является предложение об управлении чужими делами, а не поведением управляемого лица. Например, А.А. Павлов предлагает новую юридическую конструкцию договора управления чужими

---

<sup>172</sup> См.: Ананьева А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками. – М., 2019. С. 48.

делами<sup>173</sup>. Критика понятия «ведение дел» широко представлена в работах А.В. Габова<sup>174</sup>, Н.Г. Вавина<sup>175</sup>, А.Э. Вормса<sup>176</sup> др. Мы с такой позицией вполне согласны. И дело здесь не только в анахронизме данного понятия, но и в том, что оно не охватывает всех случаев управления в гражданском праве. Так, например, сложно применять термин «управление делами» в случаях управления интеллектуальной собственностью, либо управления перевозкой.

К сожалению, в юридической науке не всегда однозначно понимается такая функция управления, как регулирование. М.А. Егорова, рассматривая регулирование сквозь призму механизма правового регулирования, приходит к следующему выводу: «Таким образом, регулирование и управление присущи различным стадиям механизма социального воздействия: регулирование - стадии нормотворчества, а управление - стадии реализации прав (властных правомочий)»<sup>177</sup>. Автор исходит из того, что регулирование происходит путем установления правил поведения саморегулируемыми организациями. По ее мнению «всякое регулирование, вне зависимости от субъекта, который его осуществляет, следует рассматривать в узком смысле как совокупность действий по созданию правил поведения и определению санкций за их неисполнение»<sup>178</sup>. На наш взгляд, такой подход представляется действительно узким. Представляется, что как раз на стадии реализации прав регулирующее воздействие наиболее важно. Как отмечал Л.С. Явич: «Право ничто, если его положения не находят своей реализации в деятельности

---

<sup>173</sup> См.: Павлов А.А. Павлов А.А. Договор управления чужими делами по российскому гражданскому праву: Дисс. ... канд. юрид. наук. – Казань, 2020. С. 54.

<sup>174</sup>См.: Габов А.В. Общества с ограниченной и дополнительной ответственностью в российском законодательстве. М.: Статут, 2010. 253 с.

<sup>175</sup> См.: Вавин Н.Г., Вормс А.Э. Товарищества простое, полное и на вере: Научно-практический комментарий к ст. ст. 276–317 Гражданских кодексов РСФСР и УССР. 2-е изд., испр. и доп. М.: Кооперативное издательское т-во «Право и Жизнь», 1928. С. 34.

<sup>176</sup> Там же.

<sup>177</sup> См.: Егорова М.А. Соотношение категорий «регулирование» и «управление» в гражданско-правовых отношениях // Юрист. 2014. №9. С. 19-20.

<sup>178</sup> См.: Егорова М.А. Соотношение категорий «регулирование» и «управление» в гражданско-правовых отношениях // Юрист. 2014. №9. С. 21-22.

людей и их организаций, в общественных отношениях»<sup>179</sup>. То, что слово сказано, еще не означает того, что дело сделано. Можно установить самые замечательные правила поведения, которые очерчивают его границы, но что делать, когда деятельность субъектов правоотношений выходит за рамки этих границ? Ответ очевиден, нужно оперативно предпринять меры, чтобы деятельность протекала в заданных параметрах. Принятие этих практических мер путем реализации властных полномочий является ничем иным, как регулированием. Именно этого сейчас не хватает современному экспедитору для качественного и эффективного управления транспортным процессом.

Представляется, что регулирование может осуществляться не только с помощью правовых норм, обычных норм, правил саморегулируемых организаций, решений собраний и условий гражданско-правовых договоров. Оно может совершаться и с помощью волевых актов субъектов, осуществляемых в рамках предоставленных им полномочий. «Ведь управление существует тогда, - отмечает Г.В. Атаманчук, - когда некий его субъект на что-то влияет, что-то изменяет, преобразует, переводит из одного состояния в другое, чему-то придает новое направление движения и развития»<sup>180</sup>. И далее автор пишет: «В управлении осуществляется *прямое и практическое регулирование*, при котором та или иная социальная норма не только провозглашается, признается, утверждается и т.д., но на самом деле претворяется в жизнь, применяется при решении обозначенных целей, как бы опредмечивается»<sup>181</sup>.

Управляющее воздействие реализуется через принятие управленческих решений, которые справедливо называют «концентрированным выражением самой сущности управления»<sup>182</sup>. В настоящее время природа таких решений

---

<sup>179</sup> Явич Л.С. Общая теория права. – Л., 1976. С. 201.

<sup>180</sup> Атаманчук Г.В. Теория государственного управления. Курс лекций. Изд. 2-е и дополн. – М.: Омега-Л, 2004. С. 46.

<sup>181</sup> Атаманчук Г.В. Теория государственного управления. Курс лекций. С. 50.

<sup>182</sup> См.: Ременников В.Б. Разработка управленческого решения: Учеб. пособие для вузов. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. С. 10.

не определена. «В гражданском праве существует категория действий (управленческие решения внутри юридического лица), не подпадающие под категорию сделок, но приводящие к правовым последствиям, в том числе и для совершения сделок в последующем»<sup>183</sup>. Данное высказывание можно экстраполировать и на иные управленческие решения, принимаемые в рамках гражданско-правовых отношений управления. Пока не существует определенности в том, какое место они занимают в системе юридических фактов и как соотносятся со сделками и решениями собраний.

Управленческие решения могут быть формализованными и неформализованными. Если брать управленческие решения в широком смысле, а не только в сфере управления юридическими лицами, то представляется, что некоторые из них, не влекут юридические последствия. Для сферы экспедиторского управления более важным вопросом является правовая природа исполнения этих решений в виде команд экспедитора. Такие команды (указания) представляют собой волевые акты экспедитора, которые влекут юридические последствия в любом случае. Воздействовать на поведение людей правовыми средствами возможно только через установление обязываний, дозволений и запретов, которые С.С. Алексеев называл «вездесущей троицей», из которых соткан первичный слой правовой материи. В случаях с гражданско-правовыми отношениями управления властное веление реализуется либо через обязывания, либо через запреты, устанавливаемые в отношении поведения управляемого лица.

Любая команда экспедитора изменяет правовые возможности и границы поведения подчиненного. Следовательно, реализация управленческих полномочий связано с изменением гражданских прав и обязанностей подчиненного лица. До того, как от экспедитора поступит конкретная команда, у управляемого лица существует обязанность,

---

<sup>183</sup> Габов А.В. Проблемы и перспективы правового регулирования сделок юридических лиц, требующих особого (специального) порядка их совершения // Журнал Российского права. №1. 2008. С.48.

сформулированная в общем виде – выполнять указания экспедитора. После получения такой команды обязанность наполняется конкретным содержанием, а, следовательно, изменяется. Так, перевозчик, участвующий в прямой смешанной перевозке, и передавший полномочия управления в отношении себя экспедитору, при нормальном состоянии транспортного процесса выполняет обязанность по доставке груза обычным образом. Как только возникают отклонения от нужных параметров процесса перевозки, экспедитор дает необходимые команды перевозчику, и перевозчик вынужден выполнять уже видоизмененную обязанность по доставке. Соответствующие изменения могут касаться маршрута, изменения места и срока доставки и т.п. Происходит трансформация состояния связанности секундарным правом (полномочием) в конкретное содержание уже существующей субъективной обязанности подчиненного по исполнению команд, реализуемых в рамках данного полномочия.

Управленческая команда является «чистым» юридическим фактом, обуславливающим динамику правоотношения, и являющимся основанием для выполнения обязанности подчиненного в определенной части соответствующим образом. Отсюда можно сделать вывод о том, что управленческие команды имеют сделочную природу. Недаром С.С. Алексеев проводит параллель между односторонними актами, совершаемыми в рамках административных отношений и строящихся на началах «власти-подчинения», и односторонними гражданско-правовыми сделками<sup>184</sup>. Причем речь идет об односторонне-обязывающих сделках, идея выделения которых наряду с односторонне-управомачивающими, принадлежит Б.Б. Черепахину<sup>185</sup>.

---

<sup>184</sup> См.: Алексеев С.С. Односторонние сделки в механизме гражданско-правового регулирования // Антология уральской цивилистики. 1925-1989: Сборник статей. – М.: Статут, 2001. С. 58.

<sup>185</sup> См.: Черепахин Б.Б. Дарение по гражданскому кодексу РСФСР. «Право и жизнь», 1922. Кн. 4. С. 47.

Особенностями односторонне-обязывающих сделок является то, что они оказывают воздействие на правовую сферу других лиц и основаны на переданных им заранее полномочиях. Б.Б. Черепахин описывал это следующим образом: «Чтобы кто-либо мог своей односторонней волей произвести правовые изменения, связывающие другое лицо, ... необходимо обладать особым правомочием, основанным на правовой норме или же на правоотношении, в котором субъект одностороннего волеизъявления уже состоит с лицом, по отношению к которому он вправе осуществлять свою одностороннюю волю»<sup>186</sup>. Такие особые правомочия С.Н. Братусь и С.С. Алексеев называли «секундарными»<sup>187</sup>, представляющими собой «именно «вторичные» правовые образования, которые как бы встраиваются над главным содержанием обязательства, входя в состав субъективного права кредитора в качестве дополнительных элементов»<sup>188</sup>. На наш взгляд, точнее говорить о возникновении секундарных прав в результате передачи полномочий, а не правомочий. Однако данное уточнение не влияет на всю описанную картину в целом. Команды в гражданско-правовых отношениях управления представляют собой односторонне-обязывающие сделки, основанные на полномочиях, переданных управляющему подчиненным лицом. Посредством таких сделок осуществляется воздействие управляющих субъектов на движение гражданских правоотношений.

Правовыми последствиями признания таких команд сделками, является возможность применения к ним правил о недействительности сделок.

### **Выводы:**

1) Организация составляет лишь одну из функций управления, поэтому понятие «управление» шире, чем понятие «организация». Такая функция управления в гражданском праве как регулирование не может быть

---

<sup>186</sup> См.: Черепахин Б.Б. Правопреемство по советскому гражданскому праву. Госюриздат, 1962. С. 29-30.

<sup>187</sup> См.: Братусь С.Н. Субъекты гражданского права. - М.: Госюриздат, 1950. С. 9 и след.; Алексеев С.С. Односторонние сделки в механизме гражданско-правового регулирования. С. 65.

<sup>188</sup> См.: Алексеев С.С. Односторонние сделки в механизме гражданско-правового регулирования. С. 66.



сведена к установлению правил поведения, а связана с правоприменением, а именно с реализацией частно-правовых властных полномочий;

2) Объектом управления в праве является поведение субъектов, но не сами субъекты, поскольку преобразованию подлежат не лица, а их поведение. Доказано, что не могут выступать в качестве объекта управления в гражданском праве имущество и «чужие дела».

3) Управляющее воздействие в гражданском праве на поведение управляемого лица происходит в виде команд, которые являются односторонне-обязывающими сделками, поскольку представляют собой волевые акты, направленные на изменение прав и обязанностей управляемого.

## 2. Организационные отношения и отношения управления, как предмет гражданско-правового регулирования

Несовпадение понятий «организация» и «управление» проявляется в несовпадении организационных отношений и отношений управления, попадающих в сферу гражданско-правового регулирования. Здесь уместно привести высказывание С.Н. Братуся, подчеркивающего, что управление и организационная деятельность – это не метод правового регулирования, а особый вид общественных отношений<sup>189</sup>. Прежде, чем выявить разницу в этих самостоятельных группах отношений, кратко охарактеризуем каждое из них. Начнем с организационных гражданско-правовых отношений, о значимости которых в транспортном праве заявляли Н.Н. Тютрина и А.И. Хаснутдинов следующим образом: «Значение организационных отношений на транспорте особенно велико, ибо перемещению груза предшествует длительный процесс его организации, начиная с согласования количества подлежащего перевозке груза, определения мест и времени погрузки и кончая определением условий и способов доставки и расчетов за оказанные услуги»<sup>190</sup>.

Впервые о необходимости включения в предмет гражданско-правового регулирования таких отношений заявил О.А. Красавчиков. Под организационными отношениями он понимал «... такие построенные на началах координации или субординации социальные связи, которые направлены на упорядочение (нормализацию) иных общественных отношений, действий участников либо на формирование социальных образований»<sup>191</sup>. Спустя несколько десятилетий скептический туман

---

<sup>189</sup> См.: Братусь, С.Н. Предмет и система советского гражданского права. - М.: Государственное издательство Юридической литературы, 1963. С.64.

<sup>190</sup>Тютрина, Н.Н. Хаснутдинов, А.И. О правовой природе организационных договоров на транспорте // «Черные дыры» в российском законодательстве. 2003. №4. С.263.

<sup>191</sup> См.: Красавчиков О.А. Организационные гражданско-правовые отношения // Антология уральской цивилистики. 1925-1989: Сборник статей. – М.: Статут, 2001. С. 163.

противников данной точки зрения<sup>192</sup> рассеялся, а число ее сторонников заметно возросло<sup>193</sup>. Связано это и с движением цивилистической науки вперед, и с изменением уклада общественных отношений. Теперь работ, посвященных только одним организационным гражданско-правовым договорам великое множество. С.Ю. Морозов, например, только в транспортной сфере насчитал двенадцать таких договоров<sup>194</sup>. Не замечать существование организационных отношений в гражданском праве с каждым годом становится все труднее.

Особенность правовой природы данных отношений обусловлена в первую очередь тем, что они носят одновременно неличный и неимущественный характер, тем самым отличаясь от всех иных общественных отношений, входящих в предмет гражданско-правового регулирования. Подчеркивая эту особенность Б.М. Гонгало отмечает: «В самом деле, нельзя же считать имущественными отношения, возникающие из организационных соглашений между транспортными организациями и клиентурой (навигационный договор, договор централизованной автоперевозки грузов и т.д.)»<sup>195</sup>.

Другой важной особенностью является их вспомогательный характер относительно основных отношений (имущественных, личных

---

<sup>192</sup> Возражения относительно концепции О.А. Красавчикова высказывали А.А. Алексеев, О.С. Иоффе, Смирнов В.Т., Яковлева В.Ф. и др. См.: Алексеев, С.С. Социальная ценность права в советском обществе. М., 1971. С.59.; Иоффе, О.С. Развитие цивилистической мысли в СССР: Ч.1. Л.: Изд-во ЛГУ, 1975. С.96; Яковлева В.Ф., Смирнов В.Т. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения. Л.: Изд-во ЛГУ, 1978. С. 66.

<sup>193</sup> См., например: Васева, Н.В. Имущественные и организационные гражданско-правовые договоры / Гражданско-правовой договор и его функции: межвузовский сборник научных трудов. - Свердловск, УрГУ, 1980. С.57; Гонгало, Б.М. Предмет гражданского права // Проблемы теории гражданского права; институт частного права. – М.: Статут, 2003. С.19.; Илларионова, Т.И. Гражданско-правовые организационные отношения и способы их защиты // Гражданское право, экономика и стандартизация: межвузовский сб. науч. трудов. – Свердловск: Изд-во Уральского ун-та, 1978. Вып.64. С.29.; Кирсанов К.А. Гражданско-правовое регулирование организационных отношений. Автореферат дисс. канд. юрид. наук. – Екатеринбург, 2008. С.9.; Пугинский Б.И. Коммерческое право России: учебник. 2-е изд. – М.: Издательство «Зерцало», 2006. С.284.; Свердлов Г.А. Гражданско-правовое организационное обязательство по заключению планового договора поставки: дисс. ... канд. юрид. наук. – Свердловск, 1973. С.41.

<sup>194</sup> См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. Дисс. ... доктора юрид. наук. – М, 2012. 501 с.

<sup>195</sup> См.: Гонгало Б.М. Предмет гражданского права // Проблемы теории гражданского права; Институт частного права. – М.: «Статут», 2003 С.19-20.

неимущественных, корпоративных), на организацию в будущем которых они направлены (организуемые отношения). С одной стороны, это означает, что без существования организуемых отношений, хотя бы потенциальных, организационные отношения не имеют смысла<sup>196</sup>. С другой стороны, это говорит о самостоятельности организационных отношений и отделимости их от организуемых отношений<sup>197</sup>. Наглядно это проявляется при попадании организационных отношений в сферу гражданско-правового регулирования, когда они приобретают форму правоотношения. У организационного правоотношения отличные от организуемого отношения объект и содержание. Так, объектом организационного правоотношения является упорядоченность<sup>198</sup>, организованность<sup>199</sup> будущего правоотношения. Может быть различным и субъектный состав<sup>200</sup>. Если по каким-то причинам организуемое правоотношение так и не возникнет, то за неисполнение обязательств, вытекающих из организационного правоотношения, наступает самостоятельная ответственность. Важной чертой гражданско-правовых организационных отношений является то, что они построены на началах равенства их участников и на координации их усилий. Это означает, что интересы сторон здесь не противоположные, а однонаправленные<sup>201</sup>. По этой причине все организационные гражданско-правовые договоры являются многосторонними, поскольку в них отсутствует синналагама по принципу «ты мне – я тебе». Интересы сторон, что называется, сходятся в одной точке. Не

---

<sup>196</sup> См.: Данилова, Л.Я. Особенности организационных отношений в предмете гражданского права // Тенденции развития частного права в условиях рыночной экономики. Саратов: Изд-во СГАП, 2009. С. 22.

<sup>197</sup> См.: Егорова М.А. Организационное отношение и организационные сделки в гражданско-правовом регулировании. // Законы России: опыт, анализ, практика. 2011. №5. С.12.; Ровный В.В. Гражданское право: Учебник: В 3 т. / Под ред. А.П. Сергеева. Т.1. – М., 2009. С.25

<sup>198</sup> См.: Красавчиков О.А. Организационные гражданско-правовые отношения // Антология уральской цивилистики. 1925-1989: Сборник статей. – М.: Статут, 2001. С. 162.

<sup>199</sup> См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. Дисс. ... доктора юрид. наук. – М., 2012. С. 34.

<sup>200</sup> В качестве примера можно привести узловое соглашение и договор перевозки грузов в прямом смешанном сообщении.

<sup>201</sup> См.: Гудовских Т.С. Механизм восполнения открытых условий гражданско-правовых договоров: Дисс. ... канд. юрид. наук. – Ульяновск, 2018. С. 53.

зря О.А. Красавчиков заявлял о несовпадении целей организационного и организуемого отношения<sup>202</sup>.

Если организационные отношения имеют достаточно юный возраст, то гражданско-правовые отношения управления можно назвать вовсе младенческими. Термин «управление» никогда не был чужд праву. Кстати говоря, он имеет русскую этимологию, определяемую древнерусским словом «праведный» и старославянским «право»<sup>203</sup>. Но для гражданского права долгое время воспринимался как нечто чужеродное. Казалось бы, какие отношения власти и подчинения могут быть в гражданском праве, основанном на принципе юридического равенства сторон? Ответ на данный вопрос простой – отношения, основанные на частно-правовой, а не публичной власти. Как отмечает С.Ю. Морозов: «отношения власти и подчинения в гражданском праве существуют, а метода власти и подчинения нет и быть не может»<sup>204</sup>. В таких отношениях всегда присутствует юридическое равенство, которое выражается «в том, что правоспособность всех субъектов гражданского права является однопорядковой: она создает субъектам права одинаковую возможность участия в гражданских правоотношениях в одних и тех же ролях – в качестве носителей гражданских прав и обязанностей в конкретных правоотношениях»<sup>205</sup>. Как верно утверждает Е.С. Туешова: «Управленческие отношения в сфере частного права, действительно, не находятся в противоречии с ключевыми базовыми гражданско-правовыми принципами. Вступая в данные

---

<sup>202</sup> См.: Красавчиков О.А. Организационные гражданско-правовые отношения // Антология уральской цивилистики. 1925-1989: Сборник статей. – М.: Статут, 2001. С. 163.

<sup>203</sup> Новиков А.М., Новиков Д.А. Методология: словарь системы основных понятий. – М.: Либроком, 2013. С.177.

<sup>204</sup> Морозов С. Ю. Метод юридического равенства сторон и принцип подчинения в корпоративном праве России / С. Ю. Морозов // Вестн. Пермского ун-та. Юридические науки. 2017. Вып. 36. С.184.

<sup>205</sup> Яковлев В.Ф. К проблеме гражданско-правового метода регулирования общественных отношений: сборник статей. – М.: Статут, 2001. С.371.

правоотношения, они не перестают сохранять свою цивилистическую природу»<sup>206</sup>.

Специфика управления в частном праве по обоснованному мнению Ю.С. Харитоновой, проявляется в том, что «подчинение управляющему основано на акте доброй воли управляемого», «управление на добровольной основе может быть прекращено по правилам гражданского права либо оспорено в установленном порядке, чего нельзя сказать о публично-правовых отношениях»<sup>207</sup>. Действительно, в отличие, например, от административного права, где управляемое лицо ставится в зависимость от управляющего независимо от своего желания, в гражданском праве такое лицо свободно в выборе вступить либо не вступить в отношения управления. А.В. Габов отмечает: «Природа власти здесь опирается на добровольное ограничение (добровольное подчинение определенным правилам, ценностным установкам, организационным структурам, конкретным лицам)»<sup>208</sup>.

В дополнение к сказанному можно отметить, что возникают отношения управления в гражданском праве чаще всего из юридических фактов, свойственных гражданско-правовой сфере регулирования, например, из решения собрания, договора, односторонних сделок, факта внесения приходной записи по лицевому счету приобретателя акций в реестре и т.д. Для удовлетворения своих потребностей субъекты гражданского права используют гражданско-правовые средства. К их числу следует отнести гражданско-правовые нормы, договоры, односторонние сделки, решения собраний, меры имущественной ответственности, и т.п. Кроме того, ответственность за нарушения обязательств, вытекающих из отношений управления, носит исключительно гражданско-правовой характер. Это

---

<sup>206</sup> Туешова Е.С. К вопросу о гражданско-правовых отношениях управления // Вестник Московского университета МВД России. Юридические науки. 2021. №4 С. 61, 65.

<sup>207</sup> См.: Харитонова Ю.С. Отражение функции управления в институтах гражданского права: Автореферат дисс. ... доктора юрид. наук. – М., 2011. С. 13.

<sup>208</sup> См.: Габов А.В. Проблемы и перспективы правового регулирования сделок юридических лиц, требующих особого (специального) порядка их совершения // Журнал Российского права. №1. 2008.

означает, что такая ответственность носит компенсационный характер и направлена на восстановление имущественной сферы потерпевшего. Юрисдикционные и неюрисдикционные средства защиты участников гражданско-правовых отношений управления также гражданско-правовые. Данные обстоятельства свидетельствуют о проявлениях метода юридического равенства сторон в отношениях частно-правовой власти и подчинения.

Уже ни у кого не вызывает сомнения в том, что в предмет гражданско-правового регулирования входят корпоративные отношения, связанные с управлением корпорациями. О.В. Гутников, например, справедливо их называет отношениями управления<sup>209</sup>. Кроме того, в гражданском кодексе РФ ряд статей посвящены управлению интеллектуальными правами, управлению унитарными юридическими лицами, управлению залогом, управлению наследственным имуществом, управлению имуществом подопечного, оперативному управлению имуществом, доверительному управлению и т.д. В гражданском законодательстве содержатся нормы об управлении многоквартирным домом, о договорном регулировании оперативно-диспетчерского управления в энергетике, арбитражном управлении. Как отмечает А.А. Ананьева, «нельзя не обратить внимание на то обстоятельство, что термин «управление» встречается в ГК РФ уже 319 раз, при этом в первой части ГК РФ он упоминается 94 раза, во второй части – 119 раз, в третьей части – 49, и в четвертой – 57 раз»<sup>210</sup>.

Следует отметить, что за последние два десятилетия защищены три докторские диссертации, посвященные гражданско-правовым отношениям управления<sup>211</sup>. Кроме названных ученых, существует большое количество

---

<sup>209</sup> См.: Гутников О.В. Указ. Соч. С. 59.

<sup>210</sup> См.: Ананьева А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками. С. 42.

<sup>211</sup> См.: Ананьева А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками. – М., 2019. 424 с.; Гутников О.В. Гражданско-правовая ответственность, в отношениях, связанных с управлением юридическими лицами: Дисс. ... доктора юрид. наук. – М., 2018. 599 с.; Харитонов Ю.С. Отражение функции управления в институтах гражданского права: Дисс. ... доктора юрид. наук. – М., 2011.

исследователей, являющихся сторонниками существования отношений управления в гражданском праве, основанных на частной власти и подчинении<sup>212</sup>. Так, цивилистической конструкцией называл «категорию управление» М.Ю. Чельшев<sup>213</sup>. А.В. Габов наряду с государственным управлением выделяет управление в частно-правовых системах<sup>214</sup>.

То обстоятельство, что отдельно в ст. 2 ГК РФ не обозначены организационные отношения и отношения управления, нисколько не умаляет объективного существования такого рода общественных отношений, которые существуют вне зависимости от того, что о них думает законодатель. Поэтому, следует согласиться с О.В. Гутниковым, что «нет никаких нормативных оснований говорить о том, что включение управленческих отношений в состав предмета гражданского права противоречит природе гражданского законодательства, которое согласно п. 3 ст. 2 ГК РФ не применяется лишь к имущественным отношениям, основанным на властном подчинении одной стороны другой»<sup>215</sup>.

Отношения управления входят в систему гражданско-правового регулирования, а потому его соотнесение с иными отношениями, входящими в предмет гражданского права, подчиняется принципу единства и дифференциации. Н.Д. Егоров отмечает, что этот принцип применяется в гражданском праве при построении практически всех уровней системы данной отрасли<sup>216</sup>. Характеризуя правовую природу гражданско-правовых отношений управления, следует подчеркнуть некоторое их сходство с

---

<sup>212</sup> См.: Дорохина Е.Г. Регулирование отношений управления в системе банкротства // Предпринимательское право. Приложение «Бизнес и право в России и за рубежом». 2010. № 3. С. 43.; Егорова М.А. Соотношение категорий «регулирование» и «управление» в гражданско-правовых отношениях // Юрист. 2014. № 9. С. 23.; Николичев Д.Н. Управленческое представительство в гражданском праве: предмет правового регулирования // Гражданское право. 2012. № 3. С. 33; Хабибуллина А.Ш. Категория «управление юридическим лицом» с позиции науки гражданского права // Юрист. 2013. № 13. С. 17.

<sup>213</sup> См.: Чельшев М.Ю. Основы учения о межотраслевых связях гражданского права. Казань, 2008. С. 179.

<sup>214</sup> См.: Габов А.В. Сделки с заинтересованностью в практике акционерных обществ: проблемы правового регулирования / А. В. Габов. - М.: Статут, 2005. С. 147.

<sup>215</sup> Гутников О.В. Указ. Соч. С. 63.

<sup>216</sup> Егоров Н.Д. Гражданско-правовое регулирование общественных отношений: единство и дифференциация. – Л.: Изд-во Ленингр. Ун-та, 1988. С. 25.



организационными отношениями, которое подчеркивает их единство в системе. Прежде всего, оно заключается в том, что оба вида отношений носят одновременно *неличный* и *неимущественный* характер. Так, применительно к корпоративным отношениям О.В. Гутников приходит к обоснованному выводу о том, что «отчетливо проявляется неимущественный характер управленческих отношений между участниками (учредителем) и юридическим лицом»<sup>217</sup>. Сама природа управления исключает возможность имущественного содержания данных отношений.

Между тем, по данному поводу высказывались в науке и иные точки зрения. Е.А. Суханов применительно к корпоративным отношениям управления заявлял об их имущественном характере, мотивируя тем, что, в конечном счете они связаны с управлением имуществом и основаны на внесении имущественного вклада в уставный капитал<sup>218</sup>. Организационно-имущественный характер таких отношений усматривают Н.В. Козлова<sup>219</sup> и П.В. Степанов<sup>220</sup>. К личным неимущественным отношениям корпоративного управления относил О.Н. Садиков<sup>221</sup>.

Если давать оценку приведенным позициям, то, прежде всего, следует отметить отсутствие фактора неразрывной связи с личностью в отношениях управления. Поэтому, ни при каких обстоятельствах такие отношения вопреки мнению О.Н. Садикова, личными быть не могут.

Выражение «организационно-имущественный» не вполне понятно. Одно дело, когда речь идет об организационных отношениях, направленных на организацию имущественных отношений. Совсем другое, если имеются

---

<sup>217</sup> Гутников О.В. Указ. Соч. С. 59.

<sup>218</sup> См.: Гражданское право: Учебник. В 2 т. Т.1. / Отв. ред. проф. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. – М.: БЕК, 1998, С. 26, 29.; Суханов Е.А. Сравнительное корпоративное право. 2-е изд., стереотип. – М.: Статут, 2015. С. 51.

<sup>219</sup> См.: Козлова Н.В. Понятие и сущность юридического лица. Очерк истории и теории: Учебное пособие. – М.: Статут, 2003. С. 244.

<sup>220</sup> См.: Степанов П.В. Корпоративные отношения в коммерческих организациях как составная часть предмета гражданского права: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. С.3-9.

<sup>221</sup> См.: Гражданское право России. Общая часть: Курс лекций. / Отв. Ред. О.Н. Садиков. – М.: Юрист, 2001. С. 25.

ввиду одновременно и организационные и имущественные отношения, как единое целое. Такого, на наш взгляд, просто не может быть, поскольку одно автоматически исключает другое. Третий случай, когда слово «организационно» употребляется не к отношениям и не к деятельности, как к процессу, а к организации как к субъекту. Но ни в одном из приведенных значений отношения управления «организационно-имущественными» назвать нельзя.

Безусловно, отношения управления, так или иначе связаны с имущественными отношениями, иначе вряд ли бы они попали в сферу гражданско-правового регулирования. Но одной связи мало, чтобы признать их имущественными. Так, связанные с имущественными личные неимущественные отношения не трансформируются в имущественные из-за наличия связи. Нельзя также давать оценку общественным отношениям, исходя из основания их возникновения. Само по себе внесение имущественного вклада в уставный капитал не свидетельствует однозначно в пользу имущественного характера отношений управления. Е.А. Суханов, утверждающий обратное, противоречит отстаиваемому им же самим принципу разделения имущества юридического лица и имущества его участников<sup>222</sup>. С момента внесения вклада в уставный капитал участник уже никакого права на это имущество не имеет. Поэтому, даже, если считать, что отношения управления корпорацией, возникли из факта внесения вклада в уставный капитал, то дальнейшее их существование никак не привязано к данному факту. Кроме того, имеется ряд случаев, когда из одного и того же юридического факта возникают как имущественные, так и неимущественные отношения. Например, из факта государственной регистрации юридического лица, помимо имущественных прав такого лица на обособленное имущество возникают неимущественное право на фирменное наименование.

---

<sup>222</sup> См.: Суханов Е.А. Сравнительное корпоративное право. С. 18.

Также недостаточно веским доводом Е.А. Суханова является определение имущественного характера отношений управления, исходя из того, что их объектом является имущество. Мы сейчас оставим в стороне дискуссию о возможности либо невозможности управления имуществом в принципе. Позиция наша по этому поводу категорично отрицательная и мы ее уже аргументировали. В данном случае дело в другом. Отношения управления не меняют своей природы в зависимости от объекта управления. Такие отношения не имеют имущественной природы в любом случае и не связаны с законом стоимости, т.е. лишены стоимостного характера. Они по своей сути процедурные и лишены имущественного содержания, поскольку управление не является товаром в широком смысле (вещи, работы, услуги) и не способно к обмену.

Сходство с организационными правоотношениями проявляется также в том, что отношения управления играют обслуживающую роль относительно имущественных отношений. Данное обстоятельство также свидетельствует в пользу того, что оба вида отношений образуют единую группу неличных неимущественных отношений. Однако вспомогательный характер не умаляет ценности данных отношений. Иногда в процессе удовлетворения человеческих потребностей они играют более значимую роль, чем имущественные отношения. Например, А.В. Габов называет «нужное» управленческое решение первичным ресурсом, за который идет борьба заинтересованных в обществе лиц, а другие ресурсы (сам бизнес корпорации, имущество и т.п.) по его мнению являются «ресурсами второго порядка, поскольку без «работы» системы управления, принятия и реализации управленческого решения, их движение (оборот) невозможно»<sup>223</sup>.

Однако на этом их сходство заканчивается и начинается дифференциация. Ряд ученых это обстоятельство игнорирует и предлагает

---

<sup>223</sup> См.: Сделки с заинтересованностью в практике акционерных обществ: проблемы правового регулирования / А. В. Габов. - М.: Статут, 2005. С. 147.

отождествлять два вида рассматриваемых отношений. Ю.С. Харитонова, например, утверждает, что организационные отношения являются лишь частью понятия «отношения управления»<sup>224</sup>. С.Ю. Морозов выразил уверенность в том, что «... в настоящее время нет нужды в выделении управленческих гражданско-правовых отношений, поскольку они частично укладываются в существующую классификацию»<sup>225</sup>. Правда, в последующих работах он изменил свою точку зрения. Н.Д. Егоров пишет: «Организационные же отношения складываются в процессе осуществления управленческой деятельности одной стороной (организующей) в отношении другой (подчиненной)»<sup>226</sup>. Не соглашаясь с приведенными мнениями, приведем аргументы в пользу различий отношений управления и организационных отношений и их независимости друг от друга.

Нельзя не заметить, что координация усилий сторон в организационных отношениях является антиподом субординации присущей отношениям управления. В организационных отношениях любой из участников свободен от принудительного воздействия, в то время как по обоснованному мнению Ю.С. Харитоновой, «управление всегда тесно связано с властью, господством над лицом или имуществом»<sup>227</sup>. Созвучна этому мнению и позиция А.А. Павлова, согласно которой в частно-правовом управлении всегда присутствует «частное принуждение»<sup>228</sup>. Инициатива в организационном отношении исходит от всех участников, а в отношениях управления только от одного лица, отдающего команды. Так, в корпоративном управлении воля участников корпорации влияет на волю

---

<sup>224</sup> См.: Харитонова Ю.С. Управление в гражданском праве: проблемы теории и практики. – М.: НОРМА, ИНФРА-М, 2011. С. 37. )

<sup>225</sup> См.: Морозов С.Ю. Организация и управление в гражданском праве России // Юридический мир. - М.: Юрист, 2011, № 11 (179). – С. 39.

<sup>226</sup> Егоров Н.Д. Гражданско-правовое регулирование общественных отношений: единство и дифференциация. Л.: Изд-во Ленинград. ун-та, 1988. С. 10 - 11.

<sup>227</sup> Харитонова Ю.С. Управление в гражданском праве: проблемы теории и практики. М., 2011. С. 28.

<sup>228</sup> См.: Павлов А.А. Договор управления чужими делами по российскому гражданскому праву: Дисс. ... канд. юрид. наук. – Казань, 2020. С. 42.

самой корпорации, как субъекта гражданского права<sup>229</sup>. Если интересы участников организационного отношения однонаправлены и сходятся в одной точке, то интересы управляющего и управляемого субъектов являются встречными. В последнем случае одно лицо отдает команды, а другое вынуждено претерпевать управляющее воздействие, корректируя свое поведение. В сфере договорного регулирования это проявляется в том, что организационный договор будет всегда многосторонним, а договор, регулирующий отношения управления, будет иметь двусторонний характер.

Одним из значимых отличий организационных отношений и отношений управления является наличие в последних управляющего воздействия, реализуемого через односторонне-обязывающие сделки управляющего. Если в результате организационных отношений создается определенная программа действий, не предполагающая совершения сделок в рамках этого же отношения, то в отношениях управления происходит не только создание, но и реализация программы путем совершения множества сделок одной из сторон. Каждый раз, давая команду, управляющий совершает сделку. Также, как локомотив необходим для тяги (толкания) вагона, так и сделки выполняют роль своеобразного «толкача», позволяющего реализовать заданную программу в рамках единого правоотношения. Как отмечал С.С. Алексеев: «Главная функция односторонне-обязывающих сделок в механизме гражданско-правового регулирования состоит в том, что они призваны обеспечить, формирование, движение и прекращение правоотношений»<sup>230</sup>. Организационные же отношения такого двигателя лишены и замкнуты лишь на застывших правилах, сформулированных участниками.

---

<sup>229</sup> См.: Габов А.В. Сделка и управленческое решение // Сделки с заинтересованностью в практике акционерных обществ: проблемы правового регулирования. М.: Статут, 2005. С. 145, 147.

<sup>230</sup> См.: Алексеев С.С. Односторонние сделки в механизме гражданско-правового регулирования. С. 67.

Дифференциация обусловлена также тем, что отношения управления, в отличие от организационных отношений не носят процедурного характера. На первый взгляд, данное утверждение может показаться поспешным, поскольку отношения управления призваны упорядочить в соответствии с поставленными целями определенную систему. А само управление рассматривается как *процесс* (выделено мной – В.С.) целенаправленного воздействия<sup>231</sup>. В организационных отношениях по утверждению О.А. Красавчикова также «на первый план выступает упорядочение, организованность ... соответствующего акта (процесса) по передаче имущества, выполнения работ и т.п.»<sup>232</sup>. Но, упорядоченность достигается неодинаковыми способами. В случае с организационными отношениями стороны координируют свои усилия в духе целесообразного единства, сообща выстраивая будущую программу действий. В отношениях управления процесс упорядочивания возложен на одну сторону – управляющего, приводящего систему к заданным параметрам путем управляющих воздействий.

Процесс упорядочивания в обоих видах отношений, так или иначе, связан с процедурой. Правда, связь эта абсолютно разная. Управленческие процедуры есть ничто иное, как «нормативно установленный порядок последовательного осуществления уполномоченными субъектами права согласованных действий по реализации их компетенций ...»<sup>233</sup>. Иными словами, нормативно прописываются правила управления, которые в содержание самого управленческого правоотношения не входят. Процедура не влияет на саму сущность отношений управления, а лишь обуславливает их эффективность или неэффективность.

---

<sup>231</sup> См.: Попов С.Н. Управленческие решения: специфика социально-правового измерения // Вестник РУДН. Серия: Социология. 2002. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/upravlencheskie-otnosheniya-spetsifika-sotsialno-pravovogo-izmereniya> (дата обращения: 01.12.2021)

<sup>232</sup> См.: Антология Уральской цивилистики. 1925-1989: Сборник статей. С. 163.

<sup>233</sup> См.: Барциц И.Н. Административные процедуры: перспективы правовой регламентации и «чувство меры» // Вопросы государственного и муниципального управления. 2008. № 1. С. 124.

Для организационного гражданско-правового правоотношения процедура выступает в качестве его объекта. На это, в частности обратила внимание Г.Н. Давыдова определив «юридическую процедуру», как последовательность совершаемых действий и возникающих на их основе отношений, направленных на достижение определенного правового результата<sup>234</sup>. Ее позицию поддержал А.П. Сергеев<sup>235</sup>. В качестве аргумента против данной точки зрения, С.Ю. Морозов указал, что вступая в организационные отношения, стороны желают получить не процедуру, а упорядоченность (организованность) общественных отношений<sup>236</sup>. Все же, полагаем, что позицию Г.Н. Давыдовой следует поддержать по следующим соображениям. Вступая в организационные правоотношения, стороны желают определить порядок действий в будущих гражданско-правовых отношениях (например, порядок заключения и исполнения договора, порядок создания юридического лица и т.п.). А этот порядок находит отражение именно в юридической процедуре. Таким образом, для организационного отношения юридическая процедура составляет смысл деятельности участников, а для отношений управления нет, так как в последнем случае результатом является не определение порядка действий как программы на будущее, а реальное приведение объекта управления в рамках заданных параметров в настоящем времени.

Правда отдельными учеными высказывалось мнение о том, что организационные отношения не имеют своего объекта, что может поколебать сделанные нами выводы<sup>237</sup>. Так, развивая теорию Р.О. Халфиной о безобъектных правоотношениях<sup>238</sup>, В.Н. Чебаев пишет: «Так, отношения

---

<sup>234</sup> См.: Давыдова Г.Н. Юридическая процедура в гражданском праве. Общая характеристика: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. - Казань, 2004. С.7.

<sup>235</sup> См.: Гражданское право: учеб.: в 3 т. Т.1/ под. ред. А.П. Сергеева. - М.: РГ-Пресс, 2010. С. 392-393.

<sup>236</sup> См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. Дисс. ... доктора юрид. наук. - М., 2012. С. 48.

<sup>237</sup> См.: Мартемьянова А.М. Объект организационного правоотношения. // Проблемы обязательственного права. Межвузовский сб. научн. трудов. - Свердловск, 1989. - С.72-73.

<sup>238</sup> См.: Халфина Р.О. Общее учение о правоотношении. - М.: Юридическая литература, 1974. С. 215-216.

организации и управления повседневной деятельностью собственно организации (учреждения, предприятия) чаще всего опосредствуют поведение в различных сферах жизни общества: политической, экономической, социальной и культурной, но нередко не имеют своего непосредственного объекта»<sup>239</sup>. Однако, полагаем, что участники правоотношений вступают в них не просто так, а желая получить какое-либо благо. Поэтому стоит согласиться с С.Ю. Морозовым в том, что «права, которые ни на что не направлены, не имеют смысла»<sup>240</sup>. Поэтому наш вывод о том, что юридическая процедура не связана с существом отношений управления, но определяет сущность и смысл организационных отношений, остается незыблемым.

Другим аргументом в пользу дифференциации исследуемых отношений может служить то обстоятельство, что организационные отношения всегда сопряжены с организуемыми общественными отношениями, а отношения управления нет. Как уже отмечалось, без существования организуемых общественных правоотношений организационные не имеют смысла. Правоотношения управления, напротив, являются самодостаточными, поскольку права и обязанности участников обращены внутрь этого правоотношения, в то время как права и обязанности участников организационного правоотношения обращены к правоотношению внешнему. Это проявляется и в различии целевой направленности данных видов отношений. Если в отношениях управления можно определить лишь непосредственную (ближайшую) цель, то в организационных отношениях, помимо ближайшей цели для организационного и организуемого отношения присутствует также общая конечная цель<sup>241</sup>.

---

<sup>239</sup> См.: Чебаев В.Н. Соотношение понятий «объект права» и «объект правоотношения»: вопросы теории // Евразийский союз ученых (ЕСУ). №6 (15). 2015. С. 51.

<sup>240</sup> См.: Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. Дисс. ... доктора юрид. наук. – М., 2012. С. 44.

<sup>241</sup> См.: Красавчиков О.А. Гражданские организационно-правовые отношения. – С. 163.



Следует отметить, что в науке гражданского права высказана и иная точка зрения. А.А. Павловым «Под частноправовым управлением предложено понимать правоотношение, организованное на началах координации, в силу которого один субъект поручает другому оказывать влияние на процесс формирования воли или фактические действия третьего лица с целью упорядочения взаимосвязей в рамках частноправовой системы»<sup>242</sup>. Из предложенной автором формулировки следует, что права и обязанности участников правоотношения управления направлены не внутрь его, а во вне. Иначе как объяснить наличие фигуры третьего лица? На наш взгляд, данная позиция не является безупречной. Автор подменяет отношения по управлению предшествующими им отношениями по наделению субъекта управления полномочиями. В процессе передачи (делегирования) управленческих полномочий никакого управляющего воздействия на объект управления не происходит. Такое воздействие может осуществляться только лицом уже наделенным соответствующими полномочиями.

Полагаем, что позиция А.А. Павлова в дальнейшем объясняется противопоставлением моделируемого им договора на управление чужими делами действиям в чужом интересе без поручения<sup>243</sup>. Иными словами, данный договор ставится в один ряд с договором поручения, относя его к группе посреднических договоров, предполагающих возникновение внешних правоотношений. В рамках таких договоров и происходит наделение другого лица полномочиями, что на самом деле представляет собой этап, предшествующий этапу реализации управленческих полномочий, т.е. собственно управлению.

---

<sup>242</sup> См.: Павлов А.А. Договор управления чужими делами по российскому гражданскому праву: Дисс. ... канд. юрид. наук. – Казань, 2020. С. 12.

<sup>243</sup> См.: Павлов А.А. Договор управления чужими делами по российскому гражданскому праву: Дисс. ... канд. юрид. наук. – Казань, 2020. С. 60.

Таким образом, отношения управления и организационные отношения являются двумя самостоятельными несовпадающими между собой подвидами неличных неимущественных гражданско-правовых отношений. Этот вывод представляется важным в рамках настоящего исследования, поскольку является научной основой для отграничения действий экспедитора по управлению от действий по организации перевозки. Если бы организация охватывала бы понятие управление, то нужды в наделении экспедитора дополнительными полномочиями по отношению к уже установленным законодательством, не было бы.

**Выводы:**

1) Под отношениями управления в гражданском праве России понимают основанные на частно-правовой власти и подчинении общественные отношения, направленные на приведение поведения подчиненных субъектов в заданные параметры путем совершения в рамках данных отношений односторонне-обязывающих сделок управляющим, основанных на полномочиях, добровольно переданных ему подчиненными.

2) Отношения управления и организационные отношения являются двумя различными видами неличных неимущественных отношений, входящих в предмет гражданско-правового регулирования.

### **3. Договорное регулирование оказания экспедиторских услуг по управлению перевозкой в прямом смешанном сообщении**

Вместе с модернизацией рынка транспортных услуг существенно изменяется роль экспедитора, как организатора процесса доставки груза. На смену эпохи посредничества приходит эпоха, в которой экспедитор является полноправным участником транспортного процесса. Особенно это проявляется в случаях необходимости организации перевозки груза с участием нескольких видов транспорта, когда экспедитор выступает в качестве оператора смешанной перевозки (далее - ОСП). Нельзя сказать, что возможность выступить в такой роли является новеллой последних дней. В мировой практике уже несколько десятилетий услуги, связанные с выполнением мультимодальных перевозок, выполняют экспедиторы, одновременно являющиеся ОСП. Имеется определенная история подобного рода деятельности и в России. Это, на самом деле, уже не новость. Новым является направление развития рынка транспортно-экспедиторских услуг по логистической модели, предусматривающей сетевое управление ОСП не только самой перевозкой, но и терминалами хранения, порожними транспортными средствами. К.В. Холопов и О.В. Соколова указывают: «Логистические услуги являются частью экспедиторских услуг»<sup>244</sup>. Недаром в юридической литературе отстаивается позиция, согласно которой «прямая смешанная перевозка груза - это договорное отношение, которое включает в себя разнообразные услуги (перевозка, хранение, перевалка и др.), связанные с организацией процесса перевозки груза двумя и более видами транспорта по единому документу»<sup>245</sup>. Как отмечает Е.С. Маслов, к преимуществу

---

<sup>244</sup> См.: Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России // Российский внешнеэкономический вестник. №8. 2012. С. 60.

<sup>245</sup> Бугакова Н.А. Правовое регулирование прямых смешанных перевозок грузов. Дисс. доктора юрид. наук. – М., 2019. С. 166.

логистической модели относят – «переход от определения стохастичности транспортных потоков к изучению детерминированных потоков, с конкретными параметрами, т.е. прекращение работы с транспортным потоком, как с обезличенным грузопотоком»<sup>246</sup>.

Все происходящие изменения в логистике, привели Н.А. Бутакову к выводу о том, что прямая смешанная перевозка – это «конгломерат связей и отношений, оформляющих процесс прямой смешанной перевозки, которые включают в себя и иные правоотношения помимо перевозки»<sup>247</sup>. Говоря о прямой смешанной перевозке, автор имеет ввиду именно договор перевозки в прямом смешанном сообщении. По ее мнению признание данного договора разновидностью договора перевозки является ошибкой. Оппонируя мнениям В.В. Витрянского и М.Ю. Морозова, занимающих противоположную точку зрения по этому вопросу, она считает, что «... данная трактовка слишком узка для понимания процесса прямой смешанной перевозки»<sup>248</sup>. С этой позицией мы не согласны по следующим соображениям.

Если следовать логике Н.А. Бутаковой, то из договора прямой смешанной перевозки возникает не одно, а сразу несколько правоотношений, одним из которых является правоотношение по перевозке. Иначе как по-другому трактовать фразу «иные правоотношения помимо перевозки»? Но такой вывод противоречит учению о правоотношении. Субъекты вступают в правоотношение, в том числе и в договорное, по поводу какого-либо блага (объекта правоотношения). По обоснованному мнению Л.А. Чеговадзе «объект является субстратом правоотношения, основой, связывающей субъектов правоотношения друг с другом»<sup>249</sup>. Объект позволяет индивидуализировать конкретное правоотношение. Как отмечал

---

<sup>246</sup> См.: Маслов Е.С. Разработка методов управления транспортно-экспедиционной деятельностью на основе интеллектуальных информационных технологий: Дисс. канд. техн. наук. – М., 2019. С. 92.

<sup>247</sup> Бутакова Н.А. Правовое регулирование прямых смешанных перевозок грузов. Дисс. доктора юрид. наук. – М., 2019. С. 166, 167.

<sup>248</sup> См.: Бутакова Н.А. Правовое регулирование прямых смешанных перевозок грузов. Дисс. доктора юрид. наук. – М., 2019. С. 166.

<sup>249</sup> См.: Чеговадзе Л.А. Структура и состояние гражданского правоотношения. – М.: «Статут», 2004. С. 184.

В.А. Дозорцев, специфика объекта определяет особенности в содержании правомочий, уяснение которых необходимо для того, чтобы обеспечить их беспрепятственную реализацию<sup>250</sup>. Таким образом, одному правоотношению соответствует один объект. Сторонники многообъектных правоотношений, например О.С. Иоффе<sup>251</sup>, имеют ввиду не множество благ в одном правоотношении, а взгляд на одно и то же благо под различным углом зрения. Когда в качестве объекта первого рода рассматривают материальный объект, а в качестве объекта второго рода – поведение лиц по поводу этого объекта, ни материальные объекты, ни поведение лиц не удваиваются. Этого Н.А. Бутакова не учитывает. В противном случае в рамках исполнения единого договорного правоотношения перевозки в прямом смешанном сообщении смешиваются не только различные объекты правоотношений, но и различные виды гражданско-правовых договоров (перевозки, хранения, оказание услуг по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование, оказания услуг по предоставлению в пользование железнодорожного подвижного состава и т.п.). Это приведет к нивелированию видовых различий договоров.

На наш взгляд, следует вести речь о двухуровневой системе договоров, обеспечивающих перевозку в прямом смешанном сообщении, а не об едином правоотношении. На первом уровне находится договор перевозки в прямом смешанном сообщении, заключаемым грузоотправителем либо пассажиром с ОСП, а на втором – договоры ОСП с перевозчиками, владельцами транспортных инфраструктур, владельцами терминалов, операторами железнодорожного подвижного состава и др. фактическими исполнителями.

Обратим внимание еще на одно высказывание Н.А. Бутаковой: «Договор прямой смешанной перевозки, то есть перевозки груза различными

---

<sup>250</sup> См.: Дозорцев В.А. Понятие исключительного права: Проблемы современного гражданского права: Сб. статей. С. 288.

<sup>251</sup> См.: Иоффе О.С. Советское гражданское право. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1958. с. 167–172.

видами транспорта по одному документу, на практике означает, что перевозчик или оператор такой перевозки обязуется организовать доставку груза «от двери до двери» различными видами транспорта, используя один документ»<sup>252</sup>. В данном утверждении следует обратить внимание на слово «организовать».

По мнению Н.А. Бугаковой нет необходимости в разграничении договора прямой смешанной перевозки и договора об организации такой перевозки. Автор отождествляет эти два договора, мотивируя тем, что «осуществить мультимодальную перевозку - это и означает организовать ее, используя бизнес связи, активы и организационные функции оператора»<sup>253</sup>. С таким выводом трудно согласиться. Следует различать услугу по организации перевозки и действия, совершаемые в рамках организационного договора. Договор об организации перевозок, в том числе и прямых смешанных, является рамочным организационным договором. Во-первых, это означает, что он направлен на организацию иных договоров перевозки. При этом, результатом такой организации всегда является возникновение, изменение либо прекращение гражданских прав и обязанностей по отношению к будущему договору. Как известно, действия такого рода относятся к числу юридических. Во-вторых, он не может быть отождествлен с договором на оказание услуг, поскольку из него возникают правоотношения неимущественного характера. В-третьих, он организует отношения перевозки на систематической основе, т.е. в его рамках заключается не один, а множество договоров перевозки.

Что касается фактических действий по организации перевозки, то они могут быть отнесены к услугам транспортного экспедитора, поскольку не

---

<sup>252</sup> Там же.

<sup>253</sup> Бугакова Н.А. Правовое регулирование прямых смешанных перевозок грузов. Дисс. доктора юрид. наук. – М., 2019. С. 166, 193.

направлены на организацию будущих правоотношений и совершаются однократно (не систематически) на возмездной основе.

Любопытен опыт других государств в регулировании отношений, возникающих из договора прямой смешанной (мультиmodalной) перевозки, который по утверждению проф. Баседова (proff. Basedow) представляет собой ожерелье, на прочную нить которого нанизан бисер унимодальных перевозок<sup>254</sup>. В законодательстве ряда стран договор мультиmodalной перевозки считается смешанным. Такая ситуация характерна для права Германии и Нидерландов<sup>255</sup>. В частности, в ст. 8:41 ГК Нидерландов к договорным отношениям по мультиmodalной перевозке применяются нормы соответствующего вида транспорта, посредством которого совершается перевозка на определенном участке<sup>256</sup>.

Правда, в науке немецкого права существует и противоположное мнение, согласно которому налицо не смешанный договор, а самостоятельный договор определенного вида, сочетающий в себе все части, слившиеся в единое целое. Такого мнения, например, придерживается проф. Коллер (Proff.Koller)<sup>257</sup>.

Вопрос, связанный с организацией услуг по перевозке, требует рассмотрения и в другом аспекте. В ст. 801 ГК РФ установлен открытый перечень транспортно-экспедиционных услуг. Это касается и так называемых «основных» услуг, которые, исходя из редакции статьи, могут быть предусмотрены в договоре транспортной экспедиции. Здесь же указывается, что могут быть предусмотрены другие обязанности экспедитора, связанные с перевозкой груза. В самом определении договора действия экспедитора разделены на две составляющие – выполнение услуг,

---

<sup>254</sup> См.: Basedow, J. Multimodal transport/ Under editing by proff. J. Basedow. – Munchen, 1997. - P. 105.

<sup>255</sup> См.: Bydlinski, B. Multimodal transport. / Under editing by proff. J. Basedow. - Munchen, 1997. P.; Naak, K.F., Zwister, R. and Blom, A. Port and trade. Deventer: Kluwer, 2006. - P. 171

<sup>256</sup> См.: Dutch Civil Code. URL: <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/dcctitle8822.htm> (дата обращения: 09.10.2022).

<sup>257</sup> См.: Koller, I. Transportrecht. – Munchen, 1995. P. 1027-1044.

связанных с перевозкой груза и организация выполнения услуг, связанных с такой перевозкой. Логика противопоставления этих составляющих такова, что в первом случае экспедитор выполняет услуги самостоятельно, а во втором его действия сводятся к налаживанию процесса выполнения услуг путем координации деятельности других лиц.

По мнению С.Ю. Морозова смысл организации выполнения услуг, связанных с перевозкой груза, заключается в обеспечении нормального и согласованного функционирования частей всего комплекса услуг (упаковки груза, его погрузки, перевалки и т.п.) в пространственных координатах, а не выполнения перечисленных действий<sup>258</sup>. Организация выполнения услуг, связанных с перевозкой и организация перевозки не имеют между собой ничего общего. Этого, в частности, не учитывает К.И. Плужников, утверждающий следующее: «Договор транспортной экспедиции внешнеторгового груза по своей правовой сущности является договором об организации перевозок, регламентированным гражданским кодексом (ст. 798 ГК РФ)»<sup>259</sup>. Такое вольное смешение двух институтов («Перевозка» и «Транспортная экспедиция»), на наш взгляд, недопустимо. Более правильной следует признать позицию С.Ю. Морозова, который указывает, что «отношения по организации перевозки и по организации услуг, связанных с перевозкой, являются предметом различных обязательств. Причем первые не могут быть содержанием вторых. ... Обязанность по организации перевозки грузов следует отнести не к организации выполнения, а к выполнению услуг, связанных с перевозкой»<sup>260</sup>. По большому счету эту позицию следует поддержать за исключением некорректного употребления термина «предмет обязательств». На наш взгляд, правильнее было бы вести речь о различном содержании обязательств.

---

<sup>258</sup> См.: Морозов С.Ю. Комментарий к Федеральному закону «О транспортно-экспедиционной деятельности». С. 21

<sup>259</sup> См.: Плужников К.И. Транспортное экспедирование: учеб. – М.: Рос-Консульт, 1999. С. 26.

<sup>260</sup> См.: Морозов С.Ю. Комментарий к Федеральному закону «О транспортно-экспедиционной деятельности». С. 22.



Отечественное законодательство сформулировано таким образом, что с одной стороны к выполнению услуг, связанных с перевозкой груза, не запрещено относить действия по управлению перевозкой, а, с другой стороны, ни в теории, ни на практике, ни одна из функций управления, кроме организации, не рассматривается. Такая ситуация характерна и для некоторых иных государств. Так, если обратиться к немецкому законодательству о транспортно-экспедиционной деятельности, то по утверждению В. Лукса понятие «организация» это деятельность экспедитора, включающая в «начальной стадии» определение вида транспорта и маршрута следования, на «стадии исполнения» - выбор экспедитором перевозчика и согласование перевозки, хранение груза, выдачу перевозчику информации и инструкций, на «заключительной стадии» - участие в спорах с перевозчиком и иными лицами, связанными с исполнением договора транспортной экспедиции<sup>261</sup>. Данная позиция вполне согласуется нормами ГТУ. Так, в соответствии с ч. 1 § 408GBH обязанность экспедитора перевозку включает:

- определение транспортного средства и маршрута транспортировки;
- выбор предпринимателей-исполнителей, заключение с ними договоров перевозки (фрахтования), хранения и экспедирования, необходимых для перевозки;
- выдачу информации и инструкций предпринимателям-исполнителям<sup>262</sup>.

Такое положение дел сковывает деятельность экспедитора, выступающего в качестве оператора смешанной перевозки. На деле, пока остается благим пожеланием утверждение Е.А. Бондарчука, который пишет: «Таким образом, экспедитор - оператор смешанной перевозки (ОМП) становится субъектом управления в единой системе экспедирования,

---

<sup>261</sup> Looks V. Transportreformgerecht // International Trade Law Quarterly. 1999. №2. P. 93.

<sup>262</sup> См: [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://constitutions.ru/?p=25005> (дата обращения 01.07.2020).

которую также можно считать логистической транспортной системой, поскольку в такой системе экспедитор координирует и управляет процессом предоставления комплексного транспортного сервиса»<sup>263</sup>.

Логистический подход в современных условиях требует, во-первых, наличия у экспедитора возможности управлять всем процессом доставки, а, во-вторых, учета реалий цифровой трансформации экономических процессов. Что касается управленческих возможностей, то следует согласиться со следующим утверждением Н.А. Бутаковой: «Можно утверждать, что традиционное экспедирование не имеет будущего, так как потребности рынка транспортных услуг требуют управления всей цепочкой пути»<sup>264</sup>. Верной является также мысль о том, что у экспедитора должна быть возможность оперативно реагировать на внештатные ситуации, например, оперативно произвести замену или подмену транспортного средства или целого оператора<sup>265</sup>. Невозможность вмешательства в транспортный процесс после стадии его организации приводит к ситуации, когда экспедитор только наблюдает за тем, как складывается ситуация, которая может зайти в тупик. И штрафы с иными санкциями здесь не помогут<sup>266</sup>. К.В. Холопов и О.В. Соколова отмечают, что экспедиторские услуги «фактически полностью охватывают всю систему управления перемещения товаром»<sup>267</sup>.

Эффективность работы транспортного экспедитора и рентабельность его деятельности зависит от сокращения времени пробега порожних

---

<sup>263</sup> Бондарчук Е.А. Методические рекомендации по повышению эффективности формирования транспортных схем доставки грузов в условиях смешанных перевозок: автореф. дис. ... канд. эконом. наук. СПб., 1999 [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://tekhnosfera.com/metodicheskie-rekomendatsii-povysheniyu-effektivnosti-formirovaniyatransportnyh-shem-dostavki-gruzov-v-usloviyah-smes#ixzz3iENpqGJr> (дата обращения 01.07.2020)

<sup>264</sup> См.: Бутакова Н.А. Правовое регулирование прямых смешанных перевозок грузов. Дисс. доктора юрид. наук. – М., 2019. С. 166, 299.

<sup>265</sup> См.: Маслов Е.С. Разработка методов управления транспортно-экспедиционной деятельностью на основе интеллектуальных информационных технологий: Дисс. канд. техн. наук. – М., 2019. С. 49.

<sup>266</sup> См.: Бутакова Н.А. Правовое регулирование прямых смешанных перевозок грузов. Дисс. доктора юрид. наук. – М., 2019. С. 166, 299

<sup>267</sup> См.: Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России // Российский внешнеэкономический вестник. №8. 2012. С. 58.

транспортных средств, от увеличения их загрузки. Для клиента важны в первую очередь такие результаты оптимизации процесса управления транспортно-экспедиционной деятельностью, как скорость выполнения заказа, сокращение потерь и затрат, безопасность доставки. Достичь требуемых характеристик и параметров возможно только с помощью управляющего воздействия. При этом, решаются две группы задач: 1) определение изменений объекта (например, маршрута) при некотором воздействии на него; 2) определение вида воздействия<sup>268</sup>. «Для обеспечения доставки груза по принципу «точно в срок» необходимо ... применение управляющих воздействий на технические и технологические параметры. К ним относятся: перерабатывающая способность, вместимость складов, грузовых фронтов, приемо-отправочных и сортировочных путей, маневровых средств, провозная способность участков магистрального транспорта»<sup>269</sup>. Добиться таких результатов возможно при реализации функций управления в транспортно-экспедиционной системе построенной на основе логистической модели, обеспечивающей более точную координацию и постоянный контроль взаимодействия всех элементов, которые сосредоточенные в руках самих экспедиторов<sup>270</sup>.

На наш взгляд, для того, чтобы экспедитор действительно выступал в качестве лица, управляющего процессом, ему должно быть предоставлено право не только планировать и организовывать этот процесс, но и осуществлять контроль, анализ полученных данных, а самое главное по принципу обратной связи осуществлять корректирующее управляющее воздействие в случаях отклонения процесса от заданных параметров. Для этого у него должны быть полномочия давать обязательные указания клиенту

---

<sup>268</sup> См.: Маслов Е.С. Разработка методов управления транспортно-экспедиционной деятельностью на основе интеллектуальных информационных технологий: Дисс. канд. техн. наук. – М., 2019. С. 52. .

<sup>269</sup> Поспелова Л.Н. Повышение эффективности транспортно-экспедиционных услуг на основе функционирования логистических центров. Дисс. канд. техн. наук. – М., 2018. С. 29.

<sup>270</sup> См.: Маслов Е.С. Разработка методов управления транспортно-экспедиционной деятельностью на основе интеллектуальных информационных технологий: Дисс. канд. техн. наук. – М., 2019. С. 86.

и другим участникам перевозочного процесса. На основании таких полномочий ему должна быть предоставлена возможность односторонне-обязывающими сделками воздействовать на поведение контрагента. О такой необходимости в отношении клиента уже заявлялось на страницах юридической литературы. Так, по мнению Н.В. Морозовой «экспедитор все же вынужден обращаться к клиенту, как только наблюдается какое-то отклонение от обычного порядка при осуществлении организации/доставки/отправления/получения груза .... Различается лишь степень участия: от дачи указаний при возникновении такой необходимости до осуществления клиентом определенных работ при организации доставки груза»<sup>271</sup>. Отмечается в качестве примера необходимость корректировки ОСП подвода судна, исходя из фактического подвода вагонов в порт, наделение экспедитора правом замены транспортных средств<sup>272</sup>. Сейчас же статья 3 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности»<sup>273</sup> не позволяет экспедитору реализовать свой управленческий потенциал. В настоящее время экспедитор имеет право отступать от указаний клиента, если только это необходимо в интересах клиента и экспедитор по независящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить клиента в порядке, определенном договором, о его согласии на такое отступление или получить в течение суток ответ на свой вопрос. Ни о каком управлении при таких законодательных ограничениях не может быть и речи. «Спрашивать разрешения у клиента» или «давать ему обязательные указания» - это два несовместимых между собой случая, поскольку в них

---

<sup>271</sup> См.: Морозова Н.В. Правовое положение клиента по договору транспортной экспедиции // Транспортное право. 2004. №4. С. 36.

<sup>272</sup> Информация с сайта Дальневосточного государственного университета путей сообщений [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://edu.dvgups.ru/METDOC/GDTRAN/YAT/STATION/OSN\\_LOGIS/METHOD/U\\_P/WEBUMK/frame/1.htm](http://edu.dvgups.ru/METDOC/GDTRAN/YAT/STATION/OSN_LOGIS/METHOD/U_P/WEBUMK/frame/1.htm) (дата обращения 15.10.2018).

<sup>273</sup> См.: Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 г. № 87-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 07.07.2003. - №27 (ч. 1). Ст. 2701.

выражена абсолютно противоположная соподчиненность экспедитора и клиента.

Следует учитывать, что в процессе мультимодальной перевозки задействовано множество иных лиц, действиями которых должен управлять экспедитор, будучи оператором смешанной перевозки (далее - ОСП). Это и перевозчики, и владельцы транспортных инфраструктур, и операторы железнодорожного подвижного состава, и терминалы для хранения грузов и т.п.

Наделение экспедитора полномочиями по управлению поведением лиц, задействованных в качестве исполнителей отдельных операций в рамках перевозочного процесса, требует добровольной передачи данных полномочий каждым из этих лиц. Передача полномочий означает согласие на подчинение экспедитору и принятие на себя обязанности подчиняться властным указаниям (командам) экспедитора в пределах полученных полномочий. Правовым средством, обеспечивающим передачу таких полномочий, является гражданско-правовой договор.

Сами же действия экспедитора по управлению перевозкой должны рассматриваться в качестве возмездной *услуги по управлению*. Во-первых, они обладают всеми свойствами, присущими любой услуге. Они представляют собой действие (деятельность), имеют неовещественный результат, характеризуются свойством невозвратности, моментальной потребляемости, не сводятся к льготам и привилегиям<sup>274</sup>. Во-вторых, такая услуга обладает спецификой, позволяющей ее отграничить от всех иных услуг. В содержание ни одной из известных гражданско-правовых услуг не входит обязанность заказчика выполнять команды исполнителя. Заказчик при этом, не только вынужден претерпевать негативные последствия, связанные с ограничением свободы своей деятельности, но и является наряду

---

<sup>274</sup> См., например: Степанов Д.И. Услуги как объекты гражданских прав // Российская юстиция. 2000. №2. С. 23.

с исполнителем непосредственным участником исполнения обязательства по оказанию услуг. Взамен он получает благо в виде налаженного и скоординированного в заданных параметрах транспортного процесса. Правовые последствия такой специфики проявляются в том, что заказчик, не подчинившийся указаниям исполнителя, не имеет права предъявлять претензии к исполнителю, связанные с неисполнением услуг по управлению. Право получить услугу от услугодателя обусловлено надлежащим исполнением обязанностей заказчика по выполнению указаний исполнителя. Исполнитель же в таких случаях вправе требовать оплаты услуг вне зависимости от результата действий по управлению.

Из договора, предусматривающего оказание услуг по управлению, возникают гражданско-правовые отношения управления, которые носят неличный неимущественный характер. Из этого вытекает еще одна специфическая черта услуг по управлению – их неимущественное содержание.

В юридической литературе уже были попытки дать определение услуги по управлению. Так, А.А. Ананьева под услугой управления понимает «действия исполнителя (управляющего) по реализации управленческих полномочий, посредством осуществления целеполагающих, организующих и регулирующих воздействий на управляемый объект (вещи, интеллектуальные права, деятельность по передаче имущества, выполнению работ, оказанию услуг), в целях обеспечения определенных договором, законом или обычаями значений управляемых параметров»<sup>275</sup>.

На наш взгляд, данное определение имеет следующие недостатки. Во-первых, в качестве объекта, на который воздействует управляющий (управляемого объекта) по мнению А.А. Ананьевой выступают вещи, интеллектуальные права, деятельность по передаче имущества, выполнению

---

<sup>275</sup> Ананьева А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками. – М., 2019. - С. 88

работ, оказанию услуг. Но, как было доказано ранее, в праве объектом управления может быть только поведение управляемых субъектов, в данном случае заказчиков. Как минимум, вещи и права не могут выступать в качестве объектов управления, поскольку не обладают волей и сознанием, а потому не могут откликаться на управляющее воздействие. Встречавшиеся в прошлом юридические курьезы вроде «поведения неодушевленных предметов» признаны несостоятельными, поскольку такое поведение не поддается правовой регламентации<sup>276</sup>. Что касается деятельности, то в тех случаях, когда речь идет об осознанных действиях субъектов, то она может рассматриваться в качестве частного случая поведения. При этом, следует подчеркнуть, что речь идет о правомерном поведении, которое может проявляться не только в действиях, но и в бездействии. На наш взгляд, бездействие нельзя оставлять за рамками объекта управления. Иногда управляющее воздействие необходимо именно для того, чтобы управляемый субъект воздержался от действия, которое может вывести управляемую систему за рамки заданных параметров управления. Поэтому в качестве объекта управления должно рассматриваться именно поведение, проявляющееся как в действиях (деятельности), так и в бездействиях.

Что же касается деятельности управляемого субъекта, то она может состоять из действий юридического либо фактического характера. Если речь идет о юридических действиях, то в качестве него можно рассматривать лишь такое, при котором воля субъекта направлена именно на те юридические последствия, которые наступили в результате этого действия. Следовательно, с одной стороны, деятельность, как совокупность правомерных действий, ограничивается от событий, а с другой, от поступков, которыми управлять нельзя по определению в виду неопределенности воли управляемого лица. Таким образом, в качестве

---

<sup>276</sup> См.: Пьянов Н.А. Правовое поведение: понятие и виды // Сибирский юридический вестник. 2004. №4. С. 12.

объекта управляющего воздействия следует рассматривать правомерное поведение управляемого лица за исключением юридических поступков. Такое поведение может осуществляться по поводу любых объектов гражданских прав.

Кроме того, в определении А.А. Ананьевой не учитывается, что заказчик может наделить исполнителя полномочиями как заранее, так и одновременно с заключением договора на оказание услуг управления, который, в частности, может содержать условие о передаче таких полномочий.

В определении не отражена гражданско-правовая сущность управляющего воздействия, которое реализуется путем совершения односторонне-обязывающих сделок, а не актами административных органов либо должностных лиц.

Наконец, в определении не акцентировано внимание на том, что заказчик услуг является одновременно их соисполнителем, поскольку вынужден подчиняться командам и участвовать своими действиями в приведении управляемого объекта в требуемое состояние. Однако стоит отметить, что совместное исполнение услуги не исключает возможности для заказчика давать указания исполнителю. На первый взгляд, такое заявление может вызвать недоумение, поскольку заказчик в отношениях управления является подчиненным лицом. Но, никакого противоречия при этом не возникает, поскольку пределы передаваемых исполнителю полномочий вполне конкретны. За пределами переданных полномочий стороны договора вполне могут поменяться ролями. Так, в договоре транспортной экспедиции не должна быть исключена возможность для клиента давать письменные указания экспедитору относительно исполнения договора.

Учитывая перечисленные недостатки и позитивные моменты, отраженные в определении А.А. Ананьевой, можно дать следующее определение:



*Услуги по управлению представляют собой действия исполнителя (управляющего) по реализации переданных или передаваемых ему заказчиком управленческих полномочий, осуществляемых посредством односторонне-обязывающих сделок, воздействующих на поведение заказчика, в целях корректировки такого поведения для достижения совместно с исполнителем целей управления и приведения объекта управления к требуемым значениям управляемых параметров.*

*Услуги по управлению могут предусматривать такие действия исполнителя, как планирование, прогнозирование, организацию, контроль, анализ, и регулирование.*

Применительно к услугам управления в сфере транспортно-экспедиционной деятельности, данное определение может быть сформулировано следующим образом:

*Услуги по управлению представляют собой действия экспедитора по реализации переданных или передаваемых ему заказчиком управленческих полномочий, осуществляемых посредством односторонне-обязывающих сделок, в целях корректировки поведения заказчика для достижения совместно с ним целей управления и приведения перевозки к требуемым значениям управляемых параметров.*

В данном определении мы умышленно не заменили термин «заказчик» на термин «клиент», поскольку при организации мультимодальной перевозки экспедитору приходится управлять не только поведением клиента, но и действиями перевозчиков, владельцев транспортных инфраструктур, операторов железнодорожного подвижного состава, владельцами терминалов и другими участниками перевозочного процесса. Поэтому, услуга по управлению, на наш взгляд, должна быть предусмотрена не только в качестве условия в договоре транспортной экспедиции, но и в договорах, заключаемых экспедитором с привлекаемыми к исполнению обязанностей иными лицами.

Одним из критериев для выделения договорного типа О.С. Иоффе называл наличие специфики материального отношения<sup>277</sup>. Как уже было отмечено выше специфика такого нового вида гражданско-правовых отношений как отношения управления, а также специфика услуг по управлению, налицо. Поэтому следует поддержать предложения, высказанные в юридической литературе о выделении нового вида гражданско-правовых договоров – договора на оказание услуг по управлению<sup>278</sup>.

Исходя из данного ранее определения услуг по управлению, можно сформулировать следующее определение договора на оказание услуг по управлению:

*По договору на оказание услуг по управлению управляющий за вознаграждение и за счет заказчика обязуется выполнить действия по реализации переданных или передаваемых ему заказчиком управленческих полномочий посредством односторонне-обязывающих сделок, в целях корректировки поведения заказчика для достижения совместно с ним целей управления и приведения объекта управления к требуемым значениям управляемых параметров.*

*Услуги по управлению могут предусматривать такие действия исполнителя, как планирование, прогнозирование, организацию, контроль, анализ, и регулирование.*

Общая характеристика данного договора большим своеобразием не отличается. Он, как и большинство договоров, направленных на оказание услуг, является консенсуальным, возмездным и двусторонне обязывающим.

Правда, отдельными учеными высказываются сомнения в его консенсуальности. Так, А.А. Павлов настаивает на том, что договор на

---

<sup>277</sup> См.: Иоффе О.С. Обязательственное право.– М., 1975. С. 37–38.

<sup>278</sup> См.: Юрьева Л. К вопросу о правовой сущности договоров об оказании услуг управления // Бюллетень нотариальной практики. 2008. №4. С. 11.

оказание услуг управления (в авторской интерпретации – «договор управления чужими делами») является реальным. В обоснование данного утверждения указывается, что «без реальной передачи этих «чужих дел», объективированных в виде имущества, имущественных прав, сопутствующей документации и т.п.»<sup>279</sup>. С такой точкой зрения мы не согласны по следующим основаниям. Как было доказано ранее, в качестве объекта управления выступает поведение управляемого лица, которое далеко не всегда связано с передачей ему имущества. Например, оперативно-диспетчерское управление в электроэнергетике, либо управление перевозкой пассажиров, такой передачи не предполагает. Передача имущественных прав не является тождественной передаче вещи. Кроме того, имеется ряд гражданско-правовых договоров, которые предполагают передачу имущества от одного лица к другому, но, тем не менее, являются консенсуальными, поскольку закон не связывает с такой передачей момент возникновения договора.

Характеризуя состав участников договорных правоотношений, следует обратить внимание на возможность участия третьих лиц в таком правоотношении. С нашей точки зрения, управляющий может оказывать услуги только заказчику, но не иному лицу. Специфика оказываемой услуги предполагает подчинение поведения заказчика командам управляющего и участие в получении конечного результата. Это возможно лишь при добровольном подчинении и делегировании соответствующих полномочий управляющему. Поэтому, оказывать управляющее воздействие на третье лицо, которое таких полномочий не передавало, и не давало согласия на подчинение, невозможно. Между тем, «назвать третьими лицами кого-либо следует только тогда, когда эти лица имеют самостоятельный интерес на

---

<sup>279</sup> См.: Павлов А.А. Договор управления чужими делами по российскому гражданскому праву: Дисс. ... канд. юрид. наук. – Казань, 2020. С. 60.

объект обязательства и, соответственно, волю на возникновение, развитие и прекращение правовых отношений»<sup>280</sup>.

Нельзя согласиться с тем, что данный договор является договором в пользу третьего лица<sup>281</sup>. Если предположить, что участие выгодоприобретателя в договорном правоотношении возможно, то с момента изъявления желания вступить в договор, он приобретет не только права, но и обязанности подчиняться властным указаниям управляющего. Иначе управляющий будет не в состоянии дальше исполнять услугу по управлению. При этом, выгоды третьего лица становятся неочевидными. Во-первых, он поступает в подчинение должника, и такая ситуация относится к тем случаям, при которых по обоснованному мнению М.И. Брагинского «... по самой природе договора выговоренное в пользу третьего лица право не способен осуществлять кредитор»<sup>282</sup>. Во-вторых, приобретаемое выгодоприобретателем благо может для него не представлять интереса. Так, например, экспедитор, выступая в качестве ОСП, заключает договор на оказание услуг по управлению с одним из перевозчиков, осуществляющим доставку груза на определенном этапе. Представляется, что никакого смысла у другого лица приобрести права кредитора, заменив перевозчика, нет.

Рассматриваемое договорное обязательство требует его личного исполнения должником, поскольку только он наделен управленческими полномочиями. Поэтому, возложение обязанностей управляющим на третье лицо также невозможно.

Выражение «третьи лица» применяется не только к тем, кто принимает участие в рамках одного правоотношения, но и к тем, кто участвует в ином «внешнем» правоотношении. В.В. Кулаков полагает, что во втором случае не следует вести речи о форме участия третьего лица. По мнению автора: «Если

---

<sup>280</sup> См.: Кулаков В.В. Состав и структура сложного обязательства: Монография, - М.: РАП, 2011. С. 177.

<sup>281</sup> См.: Павлов А.А. Договор управления чужими делами по российскому гражданскому праву: Дисс. ... канд. юрид. наук. – Казань, 2020. С. 66.

<sup>282</sup> См.: Брагинский М.И. Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения: Изд. 3-е, стереотипное. – М.: «Статут», 2001. С. 369.

некое лицо, традиционно именуемое третьим, на основании соответствующего юридического факта имеет субъективное право или юридическую обязанность относительно объекта обязательства, его следует считать участником обязательства на той или иной стороне»<sup>283</sup>. Одним из случаев, когда речь идет о третьих лицах, участвующих во внешних правоотношениях, является представительство. Поскольку имеются примеры, которые мы приводили в предыдущей главе работы, когда услуги, оказываемые в рамках договора управления, неверно отождествляются с передачей управленческих полномочий, следует провести разграничение передачи полномочий на основании договора и услуг по управлению. Эта задача является важной, поскольку было сделано множество попыток свести услуги по управлению к отношениям по представительству. Мы исходим из того, что наделение полномочиями управляющего является лишь условием, при котором возможно управление, но не самим управлением. Управление всегда предполагает совершение управляющего воздействия на поведение лица, чего не происходит в рамках делегирования полномочий. Речь идет о двух различных видах общественных отношений, имеющих неодинаковую правовую природу. Недаром А.А. Ананьева отмечает, что «договор о передаче полномочий и договор на оказание операторских услуг по управлению являются различными договорами»<sup>284</sup>.

Передача полномочий происходит в рамках организационных (организационно-делегирующих) отношений, которые О.А. Красавчиков называл организационными в чистом виде<sup>285</sup>, а услуги по управлению оказываются в рамках имущественных отношений. Если полномочия передаются на договорной основе, то договор о передаче полномочий является организационным, направленным на организацию договора на

---

<sup>283</sup> См.: Кулаков В.В. Состав и структура сложного обязательства: Монография, - М.: РАП, 2011. С. 182.

<sup>284</sup> См.: Ананьева А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками. – М., 2019. С. 124.

<sup>285</sup> См.: Красавчиков О.А. Советское гражданское право. В 2-х томах. Том 1. С. 80.

оказание услуг по управлению. Система правовых связей здесь многоступенчатая и выглядит следующим образом. Из договора на передачу полномочий возникает организационное правоотношение, содержанием которого являются субъективное право требования передачи полномочий, и корреспондирующая ей обязанность. Формой правовой связи здесь является правоотношение. Поскольку полномочие – это возможность совершать юридическое действие от чужого имени и в чужом интересе, оно называется секундарным правом. Поэтому на следующей ступени, после исполнения обязанностей по передаче полномочий между лицом, их передающим, и экспедитором возникает особая правовая связь, которая не приобретает форму гражданского правоотношения. Содержанием последнего всегда являются субъективные права и обязанности. В данном же случае правовая связанность проявляется в том, что у одной стороны возникает право на право реализовать переданные полномочия (секундарное право), а у другой возникает состояние связанности юридическими последствиями действий управомоченного лица. Таким образом, организационное правоотношение по передаче полномочий направлено, в первую очередь, на организацию такой правовой формы, как секундарное право, которая правоотношением не является. Следует отметить, что через категории юридической науки, определяемые через понятия возможности и необходимости, результат правового регулирования нельзя свести к правоотношению, как к единственно возможной правовой форме общественных отношений. Например, В.А. Белов выделяет также в качестве известных правовых форм гражданскую правосубъектность, секундарные права, публичные ограничения и частные обременения гражданских прав, кредиторские обязанности, коллективные правовые формы<sup>286</sup>.

---

<sup>286</sup> См.: Белов В.А. Гражданское право. Т. I. Общая часть. Введение в гражданское право: учебник для бакалавриата и магистратуры. С. 398.

Реализация данного секундарного права происходит уже на третьей ступени правовых связей, а именно, в процессе оказания услуг по управлению.

Хотя отношения управления имеют неимущественный характер, когда они становятся содержанием услуги, «встраиваясь» в нее, то попадают в имущественную сферу гражданско-правового регулирования. Кроме того, наделение полномочиями управляющего происходит путем совершения юридических действий. Действия же самого экспедитора, как управляющего могут носить как юридический, так и фактический характер. Обратим внимание на еще одну особенность. Управляющий наделяется особого рода полномочиями, которые он имеет право реализовать в отношении того лица, передавшего ему их, а не в отношении третьих лиц, как это бывает при представительстве. Из этого следует, что лицо, передавшее полномочие, вынуждено претерпевать стеснения не только потому, что оно не может нарушить секундарное право управляющего на реализацию переданных полномочий в отношении кого-либо, и поэтому находится в состоянии бесправия, но и потому, что оно дополнительно связано необходимостью выполнять команды управляющего в процессе реализации переданных полномочий. Это обстоятельство подчеркивает специфику услуг по управлению, которая позволяет, в частности, отграничить их от представительских услуг.

Передача полномочий может осуществляться на основании норм права, решений собраний, односторонних сделок и гражданско-правовых договоров. В науке гражданского права уже делались попытки сформулировать договор о передаче полномочий. Так, А.А. Ананьева дает следующее определение данному договору: «по договору о передаче полномочий одна сторона (приобретатель) имеет право требовать передачи полномочий в согласованном объеме, а другая сторона (принципал) обязана

передать полномочия»<sup>287</sup>. Представляется, что данное определение следует дополнить, отразив в нем специфику организационного договора, а именно, его направленность на организацию особой правовой формы – секундарного права. Выглядеть это должно, по нашему мнению, следующим образом: *по договору о передаче полномочий одна сторона (приобретатель) имеет право требовать передачи полномочий в согласованном объеме, а другая сторона (принципал) обязана передать полномочия в целях организации предоставления правовой возможности приобретателя своими действиями приобрести право выступить в ином правоотношении от имени принципала и в его интересе.*

Данное нами определение учитывает организационный характер договора и в нем подчеркивается, что в результате его реализации приобретателю предоставляется право, объектом которого являются не фактические действия, а феномен юридического характера - субъективное право, т.е. устанавливается право на право.

А.А. Ананьева полагает, что данный договор может быть возмездным. Вряд ли с такой позицией можно согласиться. Организационное правоотношение носит неимущественный характер, а потому возмездным ни при каких обстоятельствах быть не может. Обычно, когда квалифицируют договор о передаче полномочий в качестве возмездного, берут за основу модель договора о передаче полномочий единоличного исполнительного органа юридического лица управляющей компании. При этом, например, указывается: «анализируемый договор не может быть безвозмездным по своей сущности, т.к. для управляющей организации (управляющего) *осуществление полномочий* (курсив мой – В.С.) единоличного исполнительного органа юридического лица на основании данного договора (договора на управление) является основным видом деятельности и

---

<sup>287</sup> См.: Ананьева А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками. – М., 2019. С. 123-124.



источником получения прибыли»<sup>288</sup>. Однако, давая такую характеристику договору, авторы не учитывают, что данный договор сочетает в себе два различных вида правоотношений: 1) по передаче полномочий; 2) услуг по управлению. Именно услуги по управлению, выражающиеся в осуществлении полномочий, а не в их передаче, являются возмездными. Сама же передача полномочий осуществляется на безвозмездной основе. Передачу полномочий нельзя отождествлять с услугой. Как известно, услуга обладает свойством невозвратности. Полномочия же можно вернуть обратно. Передача полномочий субъекту управления означает появление у него дополнительных правовых возможностей и направлена на увеличение объема правоспособности управляющего. Действия подобного рода лежат в неимущественной сфере правового регулирования. Подобной точки зрения придерживаются и исследователи отношений представительства, указывая, что наделение полномочиями происходит в рамках внутреннего организационного правоотношения<sup>289</sup>.

Применительно к транспортно-экспедиционной деятельности договор о передаче полномочий может выглядеть следующим образом:

*по договору о передаче полномочий экспедитор имеет право требовать передачи полномочий в согласованном объеме, а принципал (перевозчик, владелец транспортной инфраструктуры, оператор железнодорожного подвижного состава и т.п.) обязан передать полномочия экспедитору, предоставляющие возможность экспедитору давать обязательные команды принципалу при исполнении договора об оказании услуг по управлению, заключенному с принципалом.*

Кроме того, что данный договор является безвозмездным, он еще и консенсуальный.

---

<sup>288</sup> См.: А.А. Кытманова. Правовая природа договора на управление юридическим лицом. С. 114.

<sup>289</sup> См.: Егоров, А. В. Понятие и признаки посредничества в гражданском праве / А. В. Егоров // Юрист. – 2002. – № 1. – С. 23.; Коротков Д.Б. Юридическая природа правоотношения представительства // Вестник Волгоградского гос. Университета. Сер. 5, Юриспруденция. 2016. №3 (32). С. 107.

В качестве принципала здесь выступают контрагенты экспедитора, которых он привлекает для исполнения своих обязанностей по договору транспортной экспедиции. Это могут быть задействованные в процессе доставки груза перевозчики, владельцы транспортной инфраструктуры, операторы железнодорожного подвижного состава, терминалы для хранения и др. лица. С каждым из них заключается договор на передачу полномочий, который может быть совмещен с договором на оказание услуг по управлению данным лицам. Интерес данных лиц, в заключении договора проявляется в приобретении возможности участвовать в логистической цепи доставки груза.

Договор о передаче полномочий, как и договор на оказание услуг по управлению, не должен рассматриваться в качестве договора в пользу третьего лица<sup>290</sup>. Договором не предусматривается возможность замещения в возникшем из него обязательстве кредитора выгодоприобретателем.

#### **Выводы:**

*1) Услуги по управлению представляют собой действия экспедитора по реализации переданных или передаваемых ему заказчиком управленческих полномочий, осуществляемых посредством односторонне-обязывающих сделок, в целях корректировки поведения заказчика для достижения совместно с ним целей управления и приведения перевозки к требуемым значениям управляемых параметров.*

*2) По договору на оказание услуг по управлению управляющий за вознаграждение и за счет заказчика обязуется выполнить действия по реализации переданных или передаваемых ему заказчиком управленческих полномочий посредством односторонне-обязывающих сделок, в целях корректировки поведения заказчика для достижения совместно с ним целей*

---

<sup>290</sup> См.: Павлов А.А. Договор управления чужими делами по российскому гражданскому праву: Дисс. ... канд. юрид. наук. – Казань, 2020. С. 66.

*управления и приведения объекта управления к требуемым значениям управляемых параметров.*

*3) По договору о передаче полномочий одна сторона (приобретатель) имеет право требовать передачи полномочий в согласованном объеме, а другая сторона (принципал) обязана передать полномочия в целях организации предоставления правовой возможности приобретателя своими действиями приобрести право выступить в ином правоотношении от имени принципала и в его интересе.*

*4) По договору о передаче полномочий экспедитор имеет право требовать передачи полномочий в согласованном объеме, а принципал (перевозчик, владелец транспортной инфраструктуры, оператор железнодорожного подвижного состава и т.п.) обязан передать полномочия экспедитору, предоставляющие возможность экспедитору давать обязательные команды принципалу при исполнении договора об оказании услуг по управлению, заключенному с принципалом.*

### **Глава 3. Договорное регулирование транспортно-экспедиционных услуг, связанных с доставкой посылок**

#### **1. Транспортно-экспедиционные услуги, связанные с доставкой посылок в сферах электронной коммерции и почтовых услуг**

Деятельность по доставке посылок получила стремительное развитие в условиях цифровизации экономики, в рамках которой происходит оптимизация управления транспортно-экспедиционной деятельностью, основанная на стремлении транспортных компаний строить сервисы для оказания услуг по инновационному сервис-ориентированному подходу управления на транспорте<sup>291</sup>. Деятельность транспортных экспедиторов здесь связана с особым видом перевозок, именуемых парцельными (от англ. Parcel - посылка). А.Г. Сквиков отмечает: «Бурные процессы развития информационных технологий, производства, новых сервисов и систем, совершенствования стандартов их взаимодействия, характерные для конца прошлого века и начала нынешнего, сформировали фундамент для стремительного прогресса нового, особенного формата бизнеса, называемого электронным»<sup>292</sup>.

В настоящее время наряду с традиционными отправлениями посылок почтой наблюдается рост рынка услуг, связанных с доставкой товаров, приобретенных в Интернет-магазинах, с использованием виртуальных адресов. И стоит согласиться с мнением Е.С. Маслова, который пишет: «Развитие электронной торговли стимулирует развитие транспортно-логистической отрасли, так как при совершении покупки в онлайн

---

<sup>291</sup> Вербицкий, В. В. Улучшение модели доставки продовольственных товаров торговой сетью «Магнит» посредством создания сервис-ориентированной архитектуры между поставщиком и потребителем / В. В. Вербицкий, Д. В. Гудков, А. С. Кравченко. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2020. — № 27 (317). — С. 85-91. — URL: <https://moluch.ru/archive/317/72212/> (дата обращения: 12.02.2022).

<sup>292</sup> См.: Сквиков А.Г. Цифровая экономика. Электронный бизнес и электронная коммерция: учебное пособие. – СПб.: Издательство «Лань», 2019. С. 5.

большинство видов товаров требует комплексной доставки до покупателя»<sup>293</sup>.

Наша гипотеза, которую мы намерены доказать в рамках настоящей главы, заключается в том, что в обоих случаях клиенту оказываются транспортно-экспедиционные услуги. При этом следует выделять два вида таких услуг, связанных с перевозкой посылок, требующих специального правового регулирования: 1) в сфере электронной коммерции, и; 2) в сфере почтовых услуг. Поочередно рассмотрим каждый из названных видов.

*Транспортно-экспедиционные услуги по отправлению посылок в сфере электронной коммерции.*

История развития интеграторского посылочного предпринимательства берет начало в Америке. Как отмечает известный специалист в сфере транспортно-экспедиционного бизнеса К.И. Плужников, существовавшая до середины XX века монополия государственной почты США на перевозку посылок и бандеролей рухнула под гнетом антитрестовского законодательства, чем не преминули воспользоваться грузовые авиакомпании, трансформировавшиеся в экспедиторские<sup>294</sup>. Это отразилось на американском законодательстве. Затем, интеграция почтовых и транспортно-экспедиционных компаний произошла в Германии (Deutsche Post/Danzas/DHL - Deutsche Post World Net), Голландии (TNT Post Group), и других европейских странах. По свидетельству автора, технологии перевозок посылок, доставки мелкими партиями «нетоварных грузов»: рекламных материалов, подарков, штучных грузов в упаковке с ограничением по стоимости, и пр., превратились в особый вид транспортных услуг с огромным объёмом посылочной/парцельной массы<sup>295</sup>. Представляется, что здесь допущена одна неточность. Понятие грузов нетоварного характера не в

---

<sup>293</sup> См.: Маслов Е.С. Разработка методов управления транспортно-экспедиционной деятельностью на основе интеллектуальных информационных технологий: Дисс. канд. техн. наук. – М., 2019.

<sup>294</sup> См.: Плужников К.И. Глобализация производства и распределения международных транспортных услуг. Дис. ... доктора эконом. наук. – М., 2005. С. 210.

<sup>295</sup> См.: Плужников К.И. Указ. Соч. С. 209.

полной мере отражает специфику parcelных перевозок. К грузам нетоварного характера принято относить те, по которым не ведется складской учет (грунт, снег, мусор и т.п.). У нетоварного груза, как правило, нет получателя. Кроме того, отмечается, что такие грузы не являются материальными ценностями<sup>296</sup>. На наш взгляд, к нетоварным грузам следует относить вещи, которые не принимают экономическую форму товара, не обладают потребительной стоимостью и не способны к обмену<sup>297</sup>. Онлайн покупки же из магазинов представляют собой товар, который подлежит учету и отправке покупателю.

Экспедирование посылок (Parcel-Forwarding) стало неотъемлемой частью современной действительности в связи с активным распространением онлайн-покупок по всему миру. Чаще всего речь идет о международной торговле, когда имеется потребность приобрести вещи в таких магазинах, находящихся за рубежом, как Amazon, eBay, BestBuy, Apple, Nike, Forever21, Adidas, Rayban и др. Транспортно-экспедиционные компании становятся посредником между магазином и покупателем, и предоставляют последнему не только традиционные услуги, связанные с перевозкой грузов, но и возможность выступать в качестве лица, которое имеет адрес проживания в стране продавца, например, в США или Великобритании. Такая услуга пользуется спросом, поскольку территория торговли многих магазинов и круг покупателей определяется границами государства. Для преодоления данного препятствия транспортно-экспедиционные компании, специализирующиеся на беспошлинной доставке посылок, предоставляют клиентам уникальные виртуальные адреса, регистрация на которых позволяет получать различные типы посылок из торговых точек, и к которым добавляется обычный адрес клиента в виде кода с момента получения

---

<sup>296</sup> См.: Каменков В.С., Каменков А.В. Перевозка грузов автомобильным транспортом // Транспортное право. 2009. №3. С. 35.

<sup>297</sup> См.: Гражданское право: учеб. в 3 т. Т.1. / Е.Н. Абрамова, Н.Н. Аверченко, Ю.В. Байгушева [и др.]; под ред. А.П. Сергеева. – М.: РГ-Пресс, 2010. С. 13.

экспедитором посылки из магазина. Кроме того, это удобно, когда клиент получает виртуальную регистрацию в безналоговой зоне.

Индустрию экспедирования посылок можно считать «отколовшейся» от индустрии экспедирования грузов<sup>298</sup>. В настоящее время на рынке транспортных услуг действует множество транспортных экспедиторов, специализирующихся на отправке посылок (пакетов), среди которых American eBox, AUSFF, Vохinus, Ship7, ForwardVia, MyGermany, Parcel Bound, PostScan Mail, Shippn, Shipito, Shop n Ship, ViaBox, и др.

Число специфических транспортно-экспедиционных услуг, связанных с пересылкой посылок и оказываемых данными экспедиторами, постоянно растет. Помимо услуги MF (Mail Forwarding – «Ваш адрес за рубежом»), достаточно распространенной является услуга «купить для меня», когда экспедитор оказывает личную помощь в покупках, включая демонстрацию и тестирование товара. Отдельной услугой является загрузка на онлайн-портал клиента по его запросу фотографий и информации о пересылаемом товаре при поступлении его из магазина на склад экспедитора. Это позволяет оценить состояние, в котором находится посылка.

Во многих случаях важной услугой является переупаковка посылки, поскольку такая операция позволяет снизить вес груза, а, соответственно и стоимость доставки. Кроме того, для некоторых посылок есть ограничения по весу, которые может преодолеть переупаковка. Для дополнительного обеспечения сохранности посылок предлагается услуга по добавлению защитной ленты. Снижению стоимости пересылки служит услуга по консолидации грузов (объединению пакетов), отправляемых в одном направлении. Довольно часто у клиентов популярностью пользуется услуга по ускоренной обработке посылок. Многие транспортно-экспедиционные

---

<sup>298</sup>[Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://live.americanebox.com/FAQ/Parcel-Forwarding> (дата обращения 15.10.2018).

компании предлагают мобильные приложения для удобства отслеживания доставки грузов и участия в управлении процессом пересылки.

Экспедиторы при отправлении посылок применяют новые методы экспресс-доставки. Так, по свидетельству Е.С. Маслова, компания Amazon использует совершенно новые технологии системы воздушной экспресс-доставки, основанной на дронах. В рамках программы Amazon Prime Air компания начала использовать малые беспилотники для доставки небольших покупок клиентам в Великобритании. 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<sup>299</sup>. Экспресс-доставка на сегодняшний день является одной из востребованных транспортно-экспедиторских услуг.

С момента поступления посылки на склад товар сканируется, а клиенту предоставляется выбор международного перевозчика, осуществляющего доставку. Наиболее известными перевозчиками, действующими на рынке доставки посылок, являются: Aramex, Borderlinx, CDEK, DHL, FedEx, Global Mail, Global Post, Postnl, Skynet, ТНТ, USPS и др. Одними из крупнейших экспедиторских провайдеров являются интегратор перевозок с характерным названием UPS (United Postal Service – объединенная почтовая служба) и германская The Deutscher Paket Dienst (DPD) — дочернее предприятие французской почты French La Poste<sup>300</sup>.

К числу иных транспортно-экспедиционных услуг, связанных с пересылкой можно отнести:

- таможенное управление;
- управление запасами;
- обработку опасных материалов;

---

<sup>299</sup> См.: Маслов Е.С. Разработка методов управления транспортно-экспедиционной деятельностью на основе интеллектуальных информационных технологий: Дисс. канд. техн. наук. – М., 2019. С. 19-20.

<sup>300</sup> См.: Плужников К.И. Указ. Соч. С. 291.



- бесплатное хранение;
- бесплатную страховку доставки для товаров;
- обработку возврата.

Особенности экспедирования посылок проявляются в том, что они относятся к парцельным (от сл. парцелляция – дробление на мелкие части), т.е. к мелким ценным грузам, ограниченным по стоимости и размеру. Следует отметить, что понятие парцельного груза в российском законодательстве не закреплено, а понятие мелкой отправки не в полной мере отражает специфику таких грузов. Согласно п. 2.12.77 ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения», введенный в действие приказом Росстандарта от 24.09.2019г. №748-ст, мелкой отправкой на железнодорожном транспорте является отправка, для которой не требуется предоставления отдельного вагона, контейнера<sup>301</sup>. При этом груз может достигать внушительных размеров и веса 5-10 тонн<sup>302</sup>. Более того, в соответствии со ст. 4 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) к перевозке прямого международном железнодорожном грузовом сообщении не допускаются мелкие отправки массой менее 10 кг в одном месте<sup>303</sup>.

На морском транспорте особенность операций, совершаемых с парцельным грузом, проявляется в том, что перевозка оформляется не транспортной накладной, а именной парцельной квитанцией (parcel receipt, parcel ticket), заменяющей коносамент. Помимо наименования груза она содержит сведения о его массе и числе мест, порте назначения, грузоотправителе и грузополучателе. «На погрузочном ордере обычно

---

<sup>301</sup> См.: Приказ Росстандарта от 24.09.2019г. №748-ст «О введении в действие межгосударственного стандарта» // СПС КонсультантПлюс

<sup>302</sup> См.: Михайлов О.И., Ферапонтов Г.В., Шрамов А.А. Пособие приемосдатчику груза. – М.: Транспорт, 1975. С. 218.

<sup>303</sup> См.: [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/11240> (дата обращения 15.10.2018).

делается надпись: "To be shipped under parcel receipt" - отгружается по парцельной квитанции»<sup>304</sup>.

По своей сущности отношения транспортно-экспедиционной деятельности по пересылке посылок является разновидностью транспортно-экспедиционных отношений в сфере перевозок грузов, регулируемых правилами главы 41 ГК РФ. Общая направленность договора, регулирующего отношения экспедитора и клиента здесь такая же, как и у договора транспортной экспедиции, а именно, выполнение или организация выполнения экспедитором услуг, освобождающих клиента от исполнения обязанностей по договору перевозки груза. В то же время они обладают определенной спецификой, которая требует специального правового регулирования. Как справедливо отмечает В.В. Витрянский, «... выделение отдельных видов транспортной экспедиции должно осуществляться ... в целях определения тех договорных моделей транспортной экспедиции, которые нуждаются в дифференцированном специальном регулировании»<sup>305</sup>. Представляется, что мы имеем дело как раз с таким случаем. Выделим специфические черты данного договорного вида транспортной экспедиции.

Специфика данного договора заключается в том, что клиент является одновременно отправителем и получателем груза. При этом, выступление его в роли получателя отличается от ранее известных случаев. Обычно речь о получении клиентом груза идет, когда выдача последнего осуществляется на конечной стадии процесса перевозки.

Также данный договор характеризует то, что экспедитор в отношениях с перевозчиками и другими фактическими исполнителями действует от своего имени, а в отношениях с продавцом действует от имени клиента.

---

<sup>304</sup> См.: [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.korabel.ru/dictionary/detail/2406.html> (дата обращения 10.10.2021).

<sup>305</sup> См.: Брагинский М.И. Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: «Статут», 2003. С. 705.

Также экспедитор осуществляет доставку по схеме «от двери до двери», принимая на себя полный комплекс услуг, и выполняя роль оператора перевозки.

Отнесение доставки посылок в сфере электронной коммерции к транспортно-экспедиционным услугам свидетельствует о том, что аналогичная доставка почтовых посылок должна квалифицироваться также, а к складывающимся отношениям нормы главы 39 ГК РФ неприменимы.

*Транспортно-экспедиционные услуги по отправлению почтовых посылок.*

В гражданском кодексе Российской Федерации отсутствуют положения, регулирующие почтовую экспедицию. Не регулирует соответствующие отношения и федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности». Однако он прямо указывает на то, что транспортно-экспедиционная деятельность в области почтовой связи существует, однако нормы данного закона на такую деятельность не распространяются (п.2 ст. 1). Соответственно возникают вопросы о том, что собой представляет данная деятельность и нуждается ли она в договорном регулировании?

Прежде всего, отметим, что потребность в общественных отношениях транспортно-экспедиционной деятельности в области почтовой деятельности на современном этапе развития рынка транспортных услуг существует, а, следовательно, существует необходимость в регулировании таких отношений, в том числе посредством гражданско-правовых договоров. Примерами организаций, специализирующихся в данной сфере являются ОАО «ДПД РУС», действующее под международным брендом DPD, ООО «Первая экспедиционная компания» (транспортная компания «ПЭК»), ООО «ЖелДорЭкспедиция» и др. Данные и иные компании пытаются сочетать в своей деятельности услуги в области почтовой связи с транспортно-экспедиционными услугами.

Заметим, что в законе «О транспортно-экспедиционной деятельности» речь идет не просто об экспедиционной деятельности в области почтовой связи, связанной с приемом, обработкой и отсылкой бумаг по назначению, а именно о **транспортно-экспедиционной** деятельности. Соответственно подчеркивается роль транспорта в данных отношениях. В соответствии со ст. 32 закона организациям почтовой связи предоставляется право на условиях договора перевозить почтовые отправления по всем маршрутам и линиям автомобильного, железнодорожного, воздушного, морского и речного транспорта. При этом, никакая транспортная организация не может отказать в заключении договора на перевозку почтовых отправлений по регулярным маршрутам.

Любая доставка корреспонденции не может обойтись без перевозки, осуществляемой на основании договора. Конечно, услуги почтовой связи помимо перевозки включают в себя ряд других операций, таких как прием, обработка, вручение почтовых отправлений. Об этом прямо указывается в ст. 2 федерального закона от 17.07.1999 № 176-ФЗ «О почтовой связи»<sup>306</sup>. Но там, где для доставки необходима перевозка и имеется лицо, которое может освободить клиента от несвойственных ему забот, связанных с такой перевозкой, возможно заключение договора транспортной экспедиции.

При этом, теоретически мыслимы три вида договора транспортной экспедиции в области почтовой связи. В первом случае в качестве экспедитора выступает организация связи, являющаяся посредником между перевозчиком и отправителем. Во втором случае функции экспедитора принимает на себя перевозчик, доставляющий почтовую корреспонденцию и заключающий договор транспортной экспедиции непосредственно с фактическим отправителем. В третьем случае организация связи выступает в роли отправителя, а экспедитором является третье лицо, являющееся

---

<sup>306</sup> См.: Федеральный закон от 17.07.1999 № 176-ФЗ «О почтовой связи» // Собрание законодательства РФ. – 09.07.1999. - №29. - Ст. 3697.

посредником между организацией связи и перевозчиком. В данном случае не исключено, что роль экспедитора будет выполнять сам перевозчик.

С появлением в России частных коммерческих организаций, которые получили возможность осуществлять услуги в области почтовой связи с 1996 года, ситуация принципиально изменилась. В качестве оператора почтовой связи могут выступать как организации почтовой связи, так и индивидуальные предприниматели, имеющие лицензию на данный вид деятельности и оказывающие услуги на договорной основе. Теперь не является редкостью ситуация, когда почтовая организация, имеющая свои собственные транспортные средства, может заключить одновременно и договор на оказание услуг по доставке корреспонденции и договор транспортной экспедиции. При этом такая организация действует одновременно и в качестве перевозчика, и в качестве транспортного экспедитора, и в качестве оператора почтовой связи. Это обозначенный нами в начале параграфа второй вид договора транспортной экспедиции в области почтовой связи. Именно он является наиболее перспективным и востребованным в настоящее время и требует теоретической разработки. Поэтому сейчас уже неактуальными представляются утверждения С.Ю. Морозова о том, что «почтовая организация вступает в отношения с перевозчиком всегда от своего имени и всегда сама выбирает маршрут и способ доставки корреспонденции. Отправитель корреспонденции в соответствующих отношениях не участвует, а потому не имеет права предъявить претензии перевозчику»<sup>307</sup>.

Так в Генеральных условиях оказания услуг ОАО «ДПД РУС», действующих с 9 сентября 2021 года указано, что услуги DPD по доставке подразделяются на услуги почтовой связи и транспортно-экспедиционные

---

<sup>307</sup> См.: Морозов С.Ю. Транспортное право: учебное пособие. – М., 2008. – 236 с.

услуги (услуги по организации перевозки грузов)<sup>308</sup>. При этом понятия «груз» и «посылка» определяются абсолютно одинаково. Под ними понимаются любой конверт, пакет, мешок, коробка, палет, контейнер, переданные исполнителю, принятые исполнителем и пересылаемые по одной наклейке DPD. В соответствии с п. 3.2 данных условий, компания оказывает в соответствии с договором транспортной экспедиции услугу DPD Special Delivery - услуга по доставке отправок в течение дня, внутри города или в ближайшие к городу отправления населенные пункты.

Отправителю, который отправляет через такую организацию посылку весом 0,5 кг, довольно трудно разобраться в том, вступает ли он в отношения по оказанию услуг почтовой связи, либо в транспортно-экспедиционные отношения. И в том и в другом случае прием отправления подтверждается выдачей накладной DPD. Аналогичная ситуация складывается и при оказании услуг другими транспортно-экспедиционными компаниями, имеющими лицензию на осуществление деятельности в области почтовой связи. Так, компания «Деловые линии» предлагает физическим лицам услугу по отправке посылок и документов<sup>309</sup>. ОАО «ЖелДорЭкспедиция» предлагает два вида доставки грузов с интернет-магазинов: интернет-посылка и доставка курьером<sup>310</sup>. Ответственность исполнителей за ненадлежащее исполнение услуг почтовой связи и транспортно-экспедиционных услуг неодинакова. Поэтому отправителю не все равно какой договор он заключил.

---

<sup>308</sup> [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.dpd.ru/docs/dogovor/generalnue\\_uslovia.pdf](https://www.dpd.ru/docs/dogovor/generalnue_uslovia.pdf) (дата обращения 10.10.2021).

<sup>309</sup> См.: [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://www.dellin.ru/?utm\\_source=AYS&utm\\_medium=src&utm\\_campaign=RU-PFO-NB-ais\\_transport\\_company\\_volga\\_43533852,9990281210,none,premium1&utm\\_content=16881937458,no&utm\\_term=%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%BE%20%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F%20%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%8F&yclid=2763354298933313535](https://www.dellin.ru/?utm_source=AYS&utm_medium=src&utm_campaign=RU-PFO-NB-ais_transport_company_volga_43533852,9990281210,none,premium1&utm_content=16881937458,no&utm_term=%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%BE%20%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F%20%D0%BA%D0%BE%D0%BC%D0%BF%D0%B0%D0%BD%D0%B8%D1%8F&yclid=2763354298933313535) (дата обращения 10.10.2021).

<sup>310</sup> См.: [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.jde.ru/service/internet.html> (дата обращения 10.10.2021).

Данная проблема обозначена и в Концепции развития почтовой связи в Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной Приказом Минкомсвязи России от 10.04.2015 г. № 105. В п. 3.1. «Определение границ рынка услуг почтовой связи» указано: «Отсутствие четкого разделения услуг почтовой связи со смежными направлениями деятельности позволяет компаниям осуществлять лицензируемую почтовую деятельность без соответствующей лицензии, обосновывая это тем, что они оказывают, например, транспортно-экспедиционные услуги»<sup>311</sup>.

В настоящий момент наблюдается тенденция сращивания транспортно-экспедиционных услуг с услугами почтовой связи. На это обстоятельство обращают внимание многие ученые, склоняющиеся к отождествлению этих видов услуг. Н.А. Бутакова пишет: «Оператор представляет собой компанию нового формата, которая действует одновременно в роли перевозчика, экспедитора и отправителя груза. Его основной задачей становится установление контроля над грузом»<sup>312</sup>. По мнению М.А. Бажиной договор перевозки почтовых отправлений является специальным договором перевозки<sup>313</sup>. И.Е. Данилина недвусмысленно отмечает: «Возникают новые виды транспортно-экспедиционной деятельности, например, так называемая экспресс-доставка, которая включает и перевозку, и транспортную экспедицию, и услуги почтовой связи»<sup>314</sup>.

Д. Нурмамедова отмечает: «По своей правовой природе, услуги почтовой связи являются одним из видов экспедиционных услуг - услугами почтовой экспедиции». Далее автор указывает: «Однотипность прав и обязанностей сторон по договору об оказании услуг почтовой связи и

---

<sup>311</sup> См: Приказ Минкомсвязи России от 10.04.2015 г. № 105 «Об утверждении Концепции развития почтовой связи в Российской Федерации на период до 2020 года» // СПС КонсультантПлюс.

<sup>312</sup> Бутакова Н.А. Правовое регулирование прямых смешанных перевозок грузов. Дисс. доктора юрид. наук. – М., 2019. С. 166, 208.

<sup>313</sup> См.: Бажина М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации. Дисс. ... доктора юрид. наук. – Екатеринбург, 2022. С. 202.

<sup>314</sup> См.: Данилина И.Е. Тенденции развития транспортно-экспедиционных отношений: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. – М, 2009. С.3.

договору транспортной экспедиции, сходство предмета и цели данных договоров приводит к выводу, что договор об оказании услуг почтовой связи следует квалифицировать как один из видов договора транспортной экспедиции, именуемый в диссертации как договор почтовой экспедиции»<sup>315</sup>. Делается вывод, что обязанности экспедитора организовать доставку груза по схеме «от двери до двери», аналогична обязанностям оператора почтовой связи осуществить доставку почтовых отправлений<sup>316</sup>.

О.Н. Корнеева не соглашается с Д. Нурмамедовой, и высказывает принципиально противоположную позицию, согласно которой «не вполне корректной мысль о том, что договор по оказанию услуг почтовой связи является одной из разновидностей договора транспортной экспедиции, и предлагающих с точки зрения целесообразности именовать его «договором почтовой экспедиции»<sup>317</sup>. Правда весомых аргументов в пользу своей точки зрения автором не было представлено. Вряд ли серьезно можно в качестве такого аргумента считать указание на публичность договора почтовой связи. Многие конкретные договоры вне зависимости от их вида содержат оговорку о том, что они являются публичными. На практике такое довольно часто случается с договорами транспортной экспедиции. Примером может служить договор публичной оферты, размещенный на сайте ООО «ЖелДорЭкспедиция»<sup>318</sup>. Следовательно, по данному признаку нельзя однозначно отграничить один договор от другого. Конструкция публичного договора является универсальной и ее может «примерить» любой гражданско-правовой договор, в том числе, и по желанию заключивших его сторон.

---

<sup>315</sup> Нурмамедова Д. Правовое регулирование предпринимательской деятельности на рынке услуг почтовой связи: Автореферат дисс. канд. юрид. наук. – М., 2005. С. 11, 13.

<sup>316</sup> Нурмамедова Д. Правовое регулирование предпринимательской деятельности на рынке услуг почтовой связи: Автореферат дисс. канд. юрид. наук. – М., 2005. С. 26.

<sup>317</sup> См.: Корнеева О.Н. Гражданско-правовая характеристика договора об оказании услуг почтовой связи в аспекте его соотношения с договором транспортной экспедиции // Вестник Федерального арбитражного суда Северо-Кавказского округа № 1 (15) 2014. С. 89.

<sup>318</sup> См.: Интернет-ресурс: <https://www.jde.ru/file/offer.pdf> [дата обращения: 21.01.2022]



## **2. Понятие услуг почтовой связи и их соотношение с услугами по отправлению посылок**

Думается, что услуги почтовой связи по отправлению посылок по своей сути услугами связи на самом деле не являются. Их следует рассматривать как один из видов транспортно-экспедиционных услуг, которые оказываются в области почтовой деятельности. Отождествление услуг связи и транспортно-экспедиционных услуг привело бы к неоправданному смешению двух различных правовых институтов. И прав Н.А. Баринов в том, что «несмотря на наличие в договоре почтовой пересылки признаков (элементов) указанных договоров, его следует рассматривать особым самостоятельным договором»<sup>319</sup>. Другое дело, что в настоящее время как раз наблюдается неоправданное смешение двух видов договорных обязательств. На наш взгляд, включение в почтовые отправления наряду с письмами посылок, диктовалось в свое время экономической целесообразностью, а не сущностью оказываемых услуг и, тем более, не их правовой природой. Слово «посылка» ассоциируется в первую очередь со словом «посыльный» (нарочный, гонец, вестовой, курьер), т.е. служащего для посылок. Но сфера деятельности посыльных не ограничивалась передачей информации. С ними могли передавать подарки и иные вещи.

Поэтому, важно правильно провести «демаркационные границы» между двумя видами договоров, позволяющие четко их отграничить один от другого. Выполнив эту задачу, необходимо приступить к решению следующей проблемы, а именно выявить спектр транспортно-экспедиционных услуг, которые могут быть оказаны в области почтовой деятельности.

---

<sup>319</sup> Баринов Н.А. Услуги (социально-правовой аспект). Саратов, 2001. См. также: Предпринимательское (хозяйственное) право: учеб. М., 2002. С. 163.

Решение первой задачи приводит к выводу о нетождественности договора транспортной экспедиции и договора на оказание услуг почтовой связи. Представляется, что однозначных критериев для разграничения транспортно-экспедиционных услуг и услуг почтовой связи по доставке посылок, не существует. К данному выводу можно прийти, сделав анализ имеющихся позиций сторонников противоположной точки зрения. Попытаемся оценить их аргументы.

Так, при разграничении услуг почтовой связи и транспортно-экспедиционных услуг С.Ю. Морозов предлагает учитывать целевую направленность договора<sup>320</sup>. По мнению автора услуги связи направлены на обмен информацией между людьми, поскольку связь – это общение с кем-нибудь, а также средства, которые дают возможность сноситься, сообщаться<sup>321</sup>. И далее автор пишет: «Перевозка грузов здесь является лишь средством обеспечения услуг связи, в то время как транспортно-экспедиционные услуги призваны обеспечить перевозку»<sup>322</sup>.

На наш взгляд, приведенная аргументация не может служить безусловным доказательством сделанному автором утверждению. Действительно перевозка является средством доставки корреспонденции. Также верно и то, что транспортно-экспедиционные услуги являются вспомогательными по отношению к обязательству по перевозке. Но из этого абсолютно не следует вывод о том, что в области почтовой деятельности не может быть транспортно-экспедиционных услуг. Неоправданное противопоставление С.Ю. Морозовым в одном случае услуг связи услугам по перевозке, а в другом услуг перевозки транспортно-экспедиционным услугам, может привести к выводу лишь о том, что транспортно-экспедиционные услуги, обеспечивая перевозку, обеспечивают и оказание

---

<sup>320</sup> См.: Морозов С.Ю. О предмете и субъектном составе договора транспортной экспедиции // Гражданское право. 2017. №6. С. 5.

<sup>321</sup> См.: Ожегов С.И. Словарь русского языка / С.И. Ожегов; под ред. Н.Ю. Шведовой. – М.: Русский язык, 1986. С. 613.

<sup>322</sup> См.: Морозов С.Ю. Транспортное право: учебное пособие. – М., 2008. 236 с.

услуг в области почтовой деятельности. Кроме того, вряд ли почтовые посылки направлены на обмен информацией между людьми. Также хотелось бы отметить отсутствие доказательств того, что услуги, связанные с перевозкой посылок, не направлены на освобождение отправителя от несвойственных ему забот.

Н.В. Морозова приводит следующий довод в пользу разграничения двух видов услуг: «Однако, в отличие от договора транспортной экспедиции предоставление услуг почтовой связи детально и полно урегулировано императивными правовыми нормами, в договоре же транспортной экспедиции права и обязанности сторон определяются на основе принципа свободы договора»<sup>323</sup>. Данный аргумент, на наш взгляд, является несостоятельным, поскольку права и обязанности, определенные в соответствии с волей участников договорных отношений, могут совпадать с императивно установленными правилами. Кроме того, рассматривая конкретный договор зачастую невозможно определить, чем руководствовались его стороны. На практике договорные условия часто формулируются довольно скупо и не всегда содержат ссылки на действующее законодательство. Следует отметить и то, что сами правовые нормы о почтовой связи далеко не идеальные. Услуги почтовой связи, за исключением денежных переводов, сформулированы таким образом, что отграничить их от транспортно-экспедиционных услуг, особенно при доставке по схеме «от двери до двери», довольно проблематично. Представляется, что критерий, предложенный Н.В. Морозовой вряд ли пригоден потому, что при квалификации конкретного договора вначале оценивают его условия, а уже потом решают какое законодательство к нему нужно применять, но не наоборот. А отграничение одного договора от

---

<sup>323</sup>См.: Морозова Н.В. Договор транспортной экспедиции как вид договора об оказании услуг // [Электронный ресурс]. Режим доступа: [https://superinf.ru/view\\_helpstud.php?id=751](https://superinf.ru/view_helpstud.php?id=751) (дата обращения 10.10.2021). ».

другого происходит, прежде всего, по его предмету. Проблема заключается в том, что предметы договора на оказание услуг почтовой связи и договора транспортной экспедиции, исходя из действующего законодательства, разграничить практически невозможно, поскольку в определенных их частях, связанных с отправлением посылок, они пересекаются.

Встречаются и возражения следующего рода. В концепции развития почтовой связи в Российской Федерации до 2020 года сделан вывод: «Таким образом, основным критерием, отличающим «почту» от груза, является гарантированность в силу закона тайны связи при оказании услуг почтовой связи и отсутствие таковой при оказании услуг, связанных с доставкой грузов». Представляется, что разработчики концепции так и не смогли выявить отграничительный критерий почтовых отправлений и груза, поскольку если в конкретном договоре перевозки груза или договоре транспортной экспедиции будет указано условие о соблюдении тайны отправлений, то определить вид договора, руководствуясь только этим признаком, будет невозможно. Примечательно, что о возможности включения такого условия в договор транспортной экспедиции заявляют и сами разработчики концепции. М.А. Бажина справедливо отмечает: «Наличие охраняемых законом объектов в качестве тайны сведений (содержания почтового отправления) характерно именно для любого почтового отправления, которое не утрачивает этого свойства ни при доставке его организацией почтовой связи, ни при перевозке перевозчиком»<sup>324</sup>. Кроме того, если в отношении писем и бандеролей можно вести речь о тайне переписки, то в отношении посылок тайна отправлений представляется уже не такой очевидной.

Еще одним аргументом является применение различной ответственности при доставке почтовых отправлений и при перевозке грузов

---

<sup>324</sup> См.: Бажина М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации. Дис. ... доктора юрид. наук. – Екатеринбург, 2022. С. 203.

либо при оказании услуг транспортной экспедиции. М.А. Бажина, например, указывает: «Таким образом, при нарушении обязательств, связанных с осуществлением одних и тех же действий (перемещение в пространстве) одного и того же объекта разными по статусу субъектами предпринимательской деятельности (организация почтовой связи и перевозчик) применяются различные правовые последствия»<sup>325</sup>. Это действительно так. Для договора на оказание услуг почтовой связи предусмотрены одни нормы об ответственности, а для договоров перевозки грузов и транспортной экспедиции совершенно другие. Но, мы опять возвращаемся к тому же вопросу, с которого начали. Как выбрать правила об ответственности, если невозможно установить вид договора, к которому они должны быть применены? Ведь правила о гражданско-правовой ответственности производны от прав и обязанностей по конкретному договору, и выражаются через меру должного поведения обязанного лица, назвать которое однозначно либо оператором почтовой связи, либо экспедитором нельзя<sup>326</sup>. Поэтому, данный аргумент также несостоятелен.

Проведенный анализ показывает, что нет оснований для противопоставления транспортно-экспедиционных услуг и услуг, связанных с отправлением посылок. А основания для разграничения услуг связи и услуг по отправлению посылок имеются. Проявляется это по линии субъектного состава. Е.Б. Балякина справедливо указывает, что для оказания услуг связи характерна множественность лиц<sup>327</sup>. Доставка осуществляется оператором почтовой связи по заданию заказчика третьему лицу – получателю. Данный вывод следует поддержать по следующим соображениям. Согласно ст. 16 закона «О почтовой связи» по договору оказания услуг почтовой связи

---

<sup>325</sup> См.: Бажина М.А. Указ. Соч. С. 203.

<sup>326</sup> В.А. Белов, например, верно утверждает, что «пресловутая гражданско-правовая ответственность» является ни чем иным, как классическим охранительным правоотношением. См.: Белов В.А. Гражданское право. Т. I. Общая часть. Введение в гражданское право: учебник для бакалавриата и магистратуры. С. 400.

<sup>327</sup> См.: Балякина Е.Б. Гражданско-правовое регулирование отношений, возникающих из договора об оказании телематических услуг связи. Дисс. канд. юрид. наук. – Уфа, 2019. С. 28.

оператор почтовой связи обязуется по заданию отправителя переслать вверенное ему почтовое отправление или осуществить почтовый перевод денежных средств по указанному отправителю адресу и доставить (вручить) их адресату. Пользователь почтовой связи обязан оплатить оказанные ему услуги. В совокупности с положениями ст. 19 данного закона о том, что пользователи услуг почтовой связи имеют право на получение почтовых отправлений и на отказ от их получения, приведенные законодательные нормы свидетельствуют о том, что договор на оказание услуг почтовой связи является договором в пользу третьего лица - адресата. Оператор почтовой связи, будучи должником, обязан произвести исполнение не отправителю (кредитору), а указанному в договоре третьему лицу (адресату), имеющему право требовать от должника исполнения обязательства в свою пользу. И это именно договор в пользу третьего лица, а не об исполнении третьему лицу. М.А. Мильков описывает разницу в сравниваемых юридических конструкциях следующим образом: «В первом случае согласно п. 1 ст. 430 ГК РФ третье лицо наделяется правом требовать от должника исполнения обязательства в свою пользу, во втором — третье лицо не приобретает каких-либо прав по отношению к должнику, а потому требовать исполнения возникшего из договора обязательства в свою пользу не может»<sup>328</sup>. Субъективному праву адресата на получение почтового отправления корреспондирует юридическая обязанность оператора почтовой связи по вручению отправления, которая возникает с момента изъявления желания адресата получить корреспонденцию либо посылку. Операторы несут ответственность перед пользователями услуг почтовой связи за ненадлежащее исполнение обязанностей (ст. 34 Закона «О почтовой связи»). О.А. Кузнецова приходит к аналогичному выводу применительно к договору об оказании услуг подвижной радиотелефонной связи, который

---

<sup>328</sup> См.: Мильков М.А. Исполнение обязательства третьему лицу // [Электронный ресурс]. Режим доступа: [http://www.arbitr.ru/\\_upimg/8962E54434C835F9F46802978425104C\\_z-7\\_p\\_132-133.pdf](http://www.arbitr.ru/_upimg/8962E54434C835F9F46802978425104C_z-7_p_132-133.pdf)

квалифицирует как договор в пользу третьего лица<sup>329</sup>. Судебная практика также свидетельствует о возможности адресата предъявлять требования к оператору почтовой связи, основанные на договоре об оказании услуг почтовой связи<sup>330</sup>.

В качестве возможного возражения против применения к договору на оказание услуг почтовой связи специальной договорной конструкции в пользу третьего лица могло бы быть утверждение о том, что адресат лишен собственного интереса в доставке корреспонденции. Однако, это не так. Нет внятного объяснения тому, что одна и та же посылка, при доставке ее по договору перевозки грузов представляет интерес для получателя, а в случае доставки почтой никакого интереса для адресата не представляет.

Применение к договору почтовой связи специальной договорной конструкции договора в пользу третьего лица сближает его с договором перевозки груза, но не с договором транспортной экспедиции.

В отличие от договора транспортной экспедиции договор на оказание услуг почтовой связи может быть не только консенсуальным, но и реальным. Когда, например, осуществляется доставка с помощью курьера, то договор, безусловно, является консенсуальным, поскольку заключается до передачи курьеру посылки. Однако, при непосредственном ее вручении оператору почтовой связи договор должен конструироваться по модели реального договора. Направленность исследуемого договора при отправлении посылок в таких случаях состоит не в действиях по получению вещи и встречном вознаграждении, которые могли бы составлять предмет договора. Поэтому модель консенсуального договора здесь неприменима. Как известно, во всех остальных (и в этом, в частности) случаях, «когда предметом договора

---

<sup>329</sup> См.: Кузнецова О.А. Гражданско-правовое регулирование договорных отношений в сфере телекоммуникационных услуг: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук.- М., 2017. С. 12.

<sup>330</sup> См.: Апелляционное определение Самарского областного суда от 25.06.2015 по делу №33-5952/2015 // СПС КонсультантПлюс

служит совершение определенных действий, законодатель выбирает модель реального договора»<sup>331</sup>.

О возможности применения модели реального договора свидетельствует также используемое в определении данного договора применительно к существительному «отправление» прилагательное «вверенное». Это означает, что в ряде случаев отправление передается под ответственность оператора до того момента, как у последнего возникает обязанность доставить отправление. Здесь мы вновь видим определенное сходство с реальным договором перевозки груза, в котором также говорится о вверенном грузе. По этому поводу В.В. Витрянский пишет: «Данный договор действительно может быть квалифицирован как реальный, поскольку обязательства перевозчика возникают лишь в отношении такого груза, который *сдан* грузоотправителем и *принят* перевозчиком для его доставки в пункт назначения (*вверенный* перевозчику груз)»<sup>332</sup>. Вместе с тем, договор возмездного оказания услуг, к разновидности которых относится договор об оказании услуг связи, в соответствии с п. 2 ст. 779 ГК РФ, является консенсуальным. На наш взгляд, здесь в очередной раз просматривается несовершенство законодательства о почтовой связи, в частности, в отношении отправления посылок. Попытка в одном законе совместить несовместимое является неудачной, поскольку при таком подходе «... невозможно сконструировать какое-то универсальное определение договора связи ...»<sup>333</sup>. Возможность заключения реального договора по отправлению почтовых посылок свидетельствует о том, что он не может рассматриваться как договор возмездного оказания услуг и регулироваться нормами главы 39 ГК РФ.

---

<sup>331</sup> См.: Брагинский М.И. Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения: Изд. 3-е, стереотипное. – М.: «Статут», 2001. С. 392.

<sup>332</sup> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: Статут, 2003. С. 255.

<sup>333</sup> Гришаев С.П. Классификация договоров по видам оказываемых услуг связи // СПС КонсультантПлюс, 2017.



Продолжая решать первую из поставленных задач, попробуем оттолкнуться от определения услуги связи. В п.32 ст. 2 федерального закона «О связи» дано понятие услуги связи как деятельности по приему, обработке, хранению, передаче, доставке сообщений электросвязи или почтовых отправлений. Таким образом, выделяется два вида связи – электросвязь и почтовая связь. К сожалению, в данном законе не дано понятие связи, что приводит к логическим ошибкам при определении услуг почтовой связи. Не случайно В.А. Вайпан предлагает поддержать позицию О.А. Кузнецовой<sup>334</sup> и других ученых «об исключении из Закона о связи всех упоминаний о почтовой связи и, соответственно, пересмотре его понятийного аппарата»<sup>335</sup>. Примечательно, что в Кодексе США главы 39 и 47, посвященные соответственно почтовым услугам и телекоммуникационным услугам (услугам связи), различаются по своему содержанию<sup>336</sup>.

Связь является одним из важнейших научных понятий и представляет собой взаимообусловленность существования явлений, разделенных в пространстве и (или) во времени. Почтовая же связь законодательно определяется как некий производственно-технологический комплекс, предназначенный для связи. Между взаимообусловленностью и технологическим комплексом, не то, что нельзя ставить знак равенства, их вообще некорректно сравнивать как явления разного порядка. Поскольку связь и средства связи находятся в различных понятийных рядах. Это все равно, что сравнить перевозку с транспортной инфраструктурой или с локомотивами. Когда речь идет о сфере услуг связи, то взаимообусловленность должна возникать между лицами, разделенными в пространстве. Данная взаимообусловленность проявляется в том, что

---

<sup>334</sup> См.: Кузнецова О.А. Гражданско-правовое регулирование договорных отношений в сфере телекоммуникационных услуг: Дисс. ...канд. юрид. наук. – М., 2017.

<sup>335</sup> См.: Вайпан В.А. Проблемы регулирования услуг связи в условиях их конвергенции // Предпринимательское право. 2017. №4. С. 32. С. 30-37

<sup>336</sup> [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text> (дата обращения: 13.03.2022).

действия одного лица оказывают влияние на другое лицо путем отправлений по каналам, образованным с помощью технических средств. Отправления могут носить *информационный* (сообщения, письма, каталоги, почтовые карточки, секограммы), *финансовый* (денежные переводы) и *товарный* характер (посылки, бандероли, прямые почтовые контейнеры). В юридической литературе уже предлагалось делить почтовые услуги на почтовые отправления и денежные переводы<sup>337</sup>. Представляется, что такая классификация является незаконченной, так как отправления также могут быть разделены на информационные и товарные (отправления с товарными вложениями). Но, самое главное, не каждый вид отправлений обуславливает связь между субъектами.

О.В. Жевняк, на наш взгляд, справедливо утверждает, что финансовые и товарные отправления противоречат информационной сущности услуг связи. Автор дает следующее определение: «Услуга связи – это действия по удовлетворению потребности конкретного лица в передаче адресованного сообщения (информации) через сети связи без изменения его содержания с сохранением тайны сообщения, осуществляемые юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями, имеющими соответствующую лицензию»<sup>338</sup>. При этом делается ключевой вывод о том, что пересылку посылок, почтовых контейнеров не следует относить к услугам связи, поскольку они не имеют цель удовлетворить потребность в передаче информации<sup>339</sup>. Об информации как об объекте воздействия в рамках оказания услуг связи заявляет Л.Б. Ситдикова<sup>340</sup>.

Между учеными не утихает спор о том, следует ли отождествлять информационные услуги и услуги связи. В пользу отождествления

---

<sup>337</sup> См.: Гришаев С.П. Классификация договоров по видам оказываемых услуг связи // СПС КонсультантПлюс, 2017.

<sup>338</sup> См.: Жевняк О.В. Услуга связи как объект гражданских прав // Вестник УГТУ, 2007. № 6. С. 84.

<sup>339</sup> См.: Жевняк О.В. Услуга связи как объект гражданских прав. С. 82.

<sup>340</sup> См.: Ситдикова Л.Б. Правовая природа услуг связи и их место в договоре на возмездное оказание информационных услуг // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://wiselawyer.ru/poleznoe/22561-pravovaya-priroda-uslug-svyazi-mesto-dogovore-vozmездnoe> (дата обращения - 18.11.2022.)

выступают Л.Б. Ситдикова<sup>341</sup>, А.Ю. Галаев<sup>342</sup> и др. Мы склонны присоединиться к противоположной точке зрения, согласно которой при оказании услуг связи оператор не знает содержания передаваемой информации в отличие от исполнителя, оказывающего информационные услуги<sup>343</sup>. Оператор также не является информационным посредником. Следует также согласиться с В.В. Нархатовым в том, что «организация связи отвечает за сохранность и своевременность передачи, но не за содержание информации»<sup>344</sup>. Однако вне зависимости от того, чья позиция по данной проблеме более правильная, отрицать то, что в результате оказания услуг связи передается сообщение информационного, а не товарного характера, представляется неверным. Связь всегда можно классифицировать по видам передаваемой информации.

Следует различать информационные и материальные потоки. Диалектика взаимосвязи материального и нематериального в данном случае проявляется в том, что материализация происходит путем обмена информации между различными «наблюдателями». Связь может обеспечивать эффективное управление материальными потоками, но сама она всегда означает передачу и прием только информации.

Таким образом, в общем виде в рассматриваемом аспекте *связь – это взаимное влияние двух лиц посредством передачи отправок в виде информационных сообщений по каналам, образованным с помощью технических программных и транспортных средств.*

При этом, под каналом связи мы понимаем то, что связывает субъектов и обеспечивает передачу сообщений и почтовых отправок от отправителя к получателю. Каналы связи присущи любой системе передачи информации.

---

<sup>341</sup> См.: Ситдикова Л.Б. Правовое регулирование отношений в сфере оказания информационных и консультационных услуг в Российской Федерации : автореф. дисс. ... д-ра юрид. наук. М., 2009. С. 10.

<sup>342</sup> См.: Галаев А.Ю. Договор возмездного оказания информационных услуг : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2009. С.9.

<sup>343</sup> См.: Балякина Е.Б. Указ. Соч. С. 30.

<sup>344</sup> См.: Нархатов В.В. Обязательство по оказанию информационных услуг : автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2009. С. 21.

Это та невидимая нить, которая ограничивая степень свободы субъектов, обеспечивает их взаимозависимость, связанность. Хотя данный термин является техническим, он применим и к почтовой связи, определение которой можно сформулировать следующим образом:

*Почтовая связь – это взаимное влияние отправителя и адресата посредством отправления информации, содержащейся письменной корреспонденции, по каналам (почтовым маршрутам), образованным с помощью технических, программных и транспортных средств.*

### **Выводы:**

1. Без передачи и приема информации связь осуществляться не может.

2. Почтовая связь – это взаимное влияние отправителя и адресата посредством отправления информации, содержащейся письменной корреспонденции, по каналам (почтовым маршрутам), образованным с помощью технических, программных и транспортных средств.

### **3. Договорное регулирование транспортно-экспедиционной деятельности в области почтовых услуг**

Вопрос о возможности договорного регулирования оказания транспортно-экспедиционных услуг, связанных с перевозкой почты обсуждался в 1950-1970-х годах специалистами в области транспортного права. Г.Н. Чуб, например, характеризовала предмет договора почтовой экспедиции как совокупность действий, связанных с отправкой и получением корреспонденции от транспортных органов. При этом, автор квалифицировала органы связи в качестве посредников между фактическими отправителями (получателями) и перевозчиками<sup>345</sup>. Приведенное мнение не

---

<sup>345</sup> См.: Чуб Г.Н. Договор о предоставлении услуг почтовой и телеграфной связи. Вестник МГУ, сер. X. «Право», 1962, №3; Чуб Г.Н. Договор о предоставлении услуг почтово-телеграфной связи: Автореферат дисс. канд. юрид. наук. – М., 1963. 16 с.

было чем-то эксклюзивным, либо из ряда вон выходящим в рассматриваемый период времени.

Экспедиция в юридической литературе советского периода рассматривалась как общее родовое понятие, охватывающая различные обязательства, связанные с доставкой. Так, Н.Г. Рыженкова видела экономический смысл экспедиции в освобождении «... непосредственных исполнителей различных договорных обязательств от самостоятельного осуществления этого дополнительного условия - доставки»<sup>346</sup>. При этом, почтовая экспедиция признавалась разновидностью экспедиции. Следует обратить внимание, что общее понятие экспедиции все же относилось автором к сфере транспорта, поскольку все его виды были неразрывно связаны с перевозкой. В этой связи ее не следует путать с почтовой экспедицией, которую, например, осуществляли личные канцелярии монархов<sup>347</sup>, либо с экспедитором писем, понятие которого имеется в немецком языке (Der Deriefspediteur или der Korrespondenzspediteur)<sup>348</sup>.

Соотношение понятий «экспедиция», «почтовая экспедиция» и «транспортная (грузовая) экспедиция» не могло не отразиться в сфере правового регулирования экспедиционных отношений. Нет ничего удивительного в том, что договор экспедиции многими исследователями также рассматривался как родовое понятие. Предлагалось, например, дать общее определение договора экспедиции, который включает такие его разновидности, как транспортная экспедиция, связанная с доставкой людей, корреспонденции, грузов. М.А. Тарасов подчеркивая сложность этой задачи, писал: «Договор экспедиции, по условиям которого одна сторона (экспедитор) обязуется обеспечить доставку адресату корреспонденции или

---

<sup>346</sup> См.: Рыженкова Н.Г. Правовая природа отношений, вытекающих из договора экспедиции: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 1970. С. 4.

<sup>347</sup> См.: Прокофьев В.Н. Пределы компетенции Администрации Президента Российской Федерации: конституционно-правовой аспект // Конституционное и муниципальное право. 2015. №12. С. 45.

<sup>348</sup> См.: Бажина М.А. Договоры перевозки грузов и транспортной экспедиции в России и Германии. Сравнительная характеристика: Монография / Отв. Ред. В.С. Белых. – М.: Проспект, 2016. С. 63.

совершить отправку (получение) грузов на транспорте, либо оказать транспортно-экспедиционные услуги граждан, а другая сторона – уплатить вознаграждение за эти услуги, не укладывается в рамки какого-либо традиционного договора»<sup>349</sup>.

Показательно в данном аспекте и следующее умозаключение, сделанное Н.Г. Рыженковой: «Анализ содержания договоров грузовой, почтовой и бытовой экспедиции приводит автора к выводу о том, что деятельность всех экспедиционных организаций подчинена одной общей задаче – обеспечению доставки определенных грузов, вещей, корреспонденции»<sup>350</sup>. Общность договоров экспедиции, по мнению исследователей, не исключало их видового многообразия. Так, наряду с грузовой экспедицией В.В. Залесский выделял почтовую экспедицию<sup>351</sup>. А.И. Хаснутдинов, выделяя наряду с транспортной экспедицией почтовую экспедицию, полагал необходимым разграничивать транспортно-экспедиционный договор и договор почтовой экспедиции<sup>352</sup>. Что касается договора транспортной экспедиции, который, по мнению А.И. Хаснутдинова, обладает всеми признаками родового понятия договора экспедиции, то автор в качестве особого его признака считал наличие обязанности экспедитора осуществить вспомогательную автомобильную перевозку груза<sup>353</sup>.

Договорное регулирование почтовой экспедиции непременно связывалось с необходимостью заключения договора перевозки грузов. Так, М.А. Тарасов, подчеркивая общность экономической задачи транспорта и связи, заключающуюся в обеспечении нужды перемещения, писал: «Когда

---

<sup>349</sup> См.: Тарасов М.А. Договор экспедиции в связи с экономической реформой // Ученые записки Тартуского государственного университета. – Тарту, 1969. С. 120.

<sup>350</sup> См.: Рыженкова Н.Г. Правовая природа отношений, вытекающих из договора экспедиции: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 1970. С. 5-6.

<sup>351</sup> См.: Советское гражданское право: Учебник ВЮЗИ. Т.2. – М.: Юридическая литература, 1965. С. 206.

<sup>352</sup> См.: Хаснутдинов А.И. О предмете договора на транспортно-экспедиционное обслуживание // Вопросы государства и права. Материалы юридической секции теоретической конференции, посвященной 50-летию Великой Октябрьской Социалистической Революции. – Иркутск, 1968. С. 63.

<sup>353</sup> См.: Хаснутдинов А.И. О предмете договора на транспортно-экспедиционное обслуживание // Вопросы государства и права. Материалы юридической секции теоретической конференции, посвященной 50-летию Великой Октябрьской Социалистической Революции. – Иркутск, 1968. С. 67.

предприятия связи заключают договор перевозки, они стремятся получить возможность реализовать экспедиторские обязанности перед клиентурой, а не обеспечить те интересы, которые имеют в виду отправители, поручая доставку своей корреспонденции»<sup>354</sup>.

Как отмечали Д.И. Половинчик и А.Г. Быков, договоры на перевозку почты заключаются между предприятиями связи и перевозчиками. При этом, обращалось внимание на существование двух видов таких договоров: длящиеся (годовые) и договоры конкретной почтовой отправки<sup>355</sup>.

В науке высказывались и противоположные мнения. Не признавал почтовой экспедиции М.К. Александров-Дольник. В обоснование своего мнения он указывал, что отправители (адресаты) и адресанты почтовой корреспонденции в отношениях по перевозке не состоят<sup>356</sup>. Н.Ф. Лопатина в качестве аргумента против отождествления почтовой и грузовой экспедиции указывала, что почтовые организации не передают груз под ответственность перевозчика, поскольку почтовые отправления сопровождают сотрудники почты, а доставка почтовых отправок происходит транспортом почты, либо в арендованных вагонах. Кроме того, договоры органов связи с транспортом заключаются в централизованном порядке и не на каждое почтовое отправление, а на перевозку почты в целом<sup>357</sup>.

М.А. Тарасов, хотя и являлся сторонником существования договора почтовой экспедиции, все же указывал, что: «Фактический отправитель корреспонденции в обязательство перевозки не вступает совсем. Он поручает органам общественной связи доставить и вручить адресату корреспонденцию»<sup>358</sup>. Таким образом, подчеркивалось отсутствие

---

<sup>354</sup> См.: Тарасов М.А. Транспортное право. – Ростов н/Д, 1968. С. 172-173.

<sup>355</sup> См.: Быков А.Г., Половинчик Д.И. Основы автотранспортного права: Учебник. 3-е. изд. – М.: Юридическая литература, 1986. С. 195.

<sup>356</sup> См.: Александров-Дольник М.К. Правовые вопросы доставки груза от склада отправителя до склада получателя («от двери до двери»). – Алма-Ата, 1969. С. 62.

<sup>357</sup> См.: Лопатина Н.Ф. О правовой природе договоров по предоставлению услуг почтовой и телеграфной связи // Проблемы государства и права. М., 1975. Вып. 10. С. 147.

<sup>358</sup> См.: Тарасов М.А. Указ. Соч. С. 174.

неразрывной связи с договором перевозки, которая в транспортной экспедиции обеспечивается одновременным участием в обоих обязательствах грузоотправителя либо грузополучателя. Данное мнение, как и мнение Н.Ф. Лопатиной, в момент их высказывания были обоснованы, поскольку в данный период развития законодательства о транспортно-экспедиционной деятельности почтовые организации были представлены как структурные подразделения областных и республиканских управлений связи. В это время была мыслима только одна схема взаимоотношений клиентуры органов связи, почтовых и транспортных организаций. Отправители почтовой корреспонденции вступали в договорные отношения с почтовыми организациями, а те, в свою очередь, заключали договоры с перевозчиками. Прямые контакты адресатов и адресантов с перевозчиками при такой схеме действительно были невозможны. Теперь же ситуация кардинальным образом изменилась и посылки доставляются не только операторами связи, но и транспортно-экспедиционными организациями.

В настоящее время доставку посылок вряд ли можно отнести к услугам связи в виду того, что она никакого отношения к передаче информации, составляющей суть таких услуг, не имеет. В предыдущем параграфе мы сформулировали понятие услуг почтовой связи, основываясь на научно обоснованных признаках. Как видно из определения, почтовым отправлениям посылок и денежным переводам среди услуг почтовой связи места не нашлось. При этом, мы не склонны рушить традиции и призывать к тому, чтобы почта данной деятельностью не занималась. Просто это уже будут другие виды деятельности. Выходом из создавшейся ситуации может быть внесение в законодательство о связи изменений, в части исключения из услуг связи отправлений посылок. При этом, следует сформулировать родовое понятие – «услуги почты», которое является собирательным и включающим в себя: услуги почтовой связи; транспортно-экспедиционные услуги в области почтовой деятельности; услуги по отправке почтовых переводов и дополнительные услуги. Соответственно название закона



должно быть скорректировано следующим образом: «О почтовой связи и иных почтовых услугах».

Говоря о родовом понятии «услуги почты», мы не имеем ввиду существования отдельного гражданско-правового института, в рамках которого осуществляется договорное регулирование соответствующего вида услуг. Такого института нет и быть не может. Речь идет о собирательном понятии, относящемся к разным правовым институтам, но закреплённом в комплексном законодательстве, регулирующем не конкретный вид общественных отношений, а сферу деятельности, в данном случае – почтовой. Такая ситуация в настоящее время является достаточно распространенной. Так, например, к числу таких отраслей относятся транспортное право, потребительское право, спортивное право, горное право и др. В транспортном праве, в частности, объединяются услуги по перевозке, транспортной экспедиции, буксировке, лоцманской и ледокольной проводке и др.

Транспортно-экспедиционные услуги в области почтовой деятельности должны включать действия по выполнению или организации выполнения услуг, связанных с доставкой посылок. В качестве экспедитора должен выступать оператор почтовой связи. При этом, своеобразие данных услуг должно быть отражено в законе «О почтовой связи и иных почтовых услугах». А специфика таких транспортно-экспедиционных услуг в данной сфере действительно существует. В п.2 ст. 1 федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» следует заменить выражение «транспортно-экспедиционную деятельность, осуществляемую в области почтовой связи» на выражение «транспортно-экспедиционную деятельность, осуществляемую в области почтовой деятельности».

Решая вторую поставленную задачу, отметим, что специфика транспортно-экспедиционных услуг в области почтовой деятельности проявляется в принципах правового регулирования данных отношений. На наш взгляд, к числу таких принципов можно отнести следующие:

- 1) разграничения услуг почтовой связи и транспортно-экспедиционных услуг в области почтовой деятельности;
- 2) верховенства законодательства о почтовой деятельности по отношению к законодательству о транспортно-экспедиционной деятельности, осуществляемой в области почтовой деятельности;
- 3) возможности субсидиарного применения законодательства о транспортно-экспедиционной деятельности в случае его непротиворечия законодательству о почтовой деятельности и законодательству о транспортно-экспедиционной деятельности, осуществляемой в области почтовой деятельности;
- 4) выполнения транспортно-экспедиционных услуг оператором почтовой связи на основании выданной ему лицензии;
- 5) принцип доступности для всех граждан и юридических лиц услуг транспортно-экспедиционной деятельности, осуществляемой в области почтовой деятельности;
- 6) принцип равенства прав граждан и юридических лиц на получение услуг транспортно-экспедиционной деятельности, осуществляемой в области почтовой деятельности;
- 7) недопустимости осмотра и вскрытия почтовых отправок, осмотра их вложений, а также доступа в перевозящие почтовые посылки транспортные средства посторонних лиц без судебного решения;
- 8) недопустимости раскрытия информации об адресных данных пользователей транспортно-экспедиционных услуг, о почтовых отправлениях, входящих в сферу деятельности операторов почтовой связи;
- 9) выполнения транспортно-экспедиционных услуг в контрольные сроки, установленные организациям почтовой связи.

Договорное регулирование транспортно-экспедиционных услуг в области почтовой деятельности также имеет ряд особенностей. Во-первых,

такой договор может быть как консенсуальным (при сдаче посылок курьеру), так и реальным (при сдаче посылок оператору почтовой связи). Во-вторых, он всегда охватывает весь спектр транспортно-экспедиционных услуг и строится по модели «от двери до двери». Экспедитор всегда получает посылку от отправителя и обязан вручить ее получателю. В-третьих, в комплекс транспортно-экспедиционных услуг всегда входит доставка почтовых отправлений. Такую доставку экспедитор осуществляет собственными транспортными средствами либо путем заключения договора перевозки грузов с перевозчиком исключительно от собственного имени. Причем, обязанность оператора почтовой связи заключить договор перевозки груза в договоре транспортной экспедиции в области почтовой деятельности специально не указывается, поскольку подразумевается сама собой.

Специфика транспортно-экспедиционных услуг в области почтовой деятельности проявляется также по линии субъектного состава договора транспортной экспедиции в области почтовой деятельности и свидетельствует о целесообразности в качестве клиента назвать отправителя, а не грузоотправителя (грузополучателя) либо не расшифровывать понятие «клиент».

Исходя из вышеизложенного можно дать следующее определение договора транспортной экспедиции в области почтовых отправлений:

*По договору транспортной экспедиции в области почтовых отправлений оператор почтовой связи (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента - отправителя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с доставкой вверенных ему почтовых посылок по указанному отправителем адресу и вручению их адресату.*

*Договором транспортной экспедиции в области почтовых отправлений могут быть предусмотрены обязанности экспедитора выполнить услуги курьерской доставки посылок.*

*В случаях, когда оператору почтовой связи необходимо для выполнения услуг по договору транспортной экспедиции заключить с перевозчиком договор перевозки груза от имени экспедитора, оплата услуг по такому договору осуществляется за счет собственных средств экспедитора.*

Одним из существенных различий в законодательстве, регулирующем отношения почтовой связи и отношения транспортно-экспедиционной деятельности, является то, что невостребованное почтовое отправление подлежит возвращению по обратному адресу. Нерозданные почтовые отправления могут быть вскрыты по судебному решению (ст. 21 закона «О почтовой связи»). Невостребованный же груз по договору перевозки, как правило, подлежит реализации перевозчиком по истечении сроков хранения. Представляется, что правила, предусмотренные ст. 21 закона «О почтовой связи» должны распространяться и на деятельность транспортного экспедитора в области почтовой деятельности. Также в новый закон «О почтовой связи и иных почтовых услугах» должны быть рецепирированы требования ст. 20 закона «О почтовой связи» к оборудованию транспортных средств, исключающего доступ в них посторонних лиц.

Существуют различия в ответственности исполнителя при утрате, порче либо повреждении посылки. Ответственность операторов почтовой связи за данный вид нарушения является ограниченной размером реального ущерба. Это следует из положений с. 34 Закона № 176-ФЗ «О почтовой связи» и п. 57 Правил № 221. Как справедливо указал суд Поволжского округа в своем постановлении от 18.11.2016 № Ф06-13955/2016 по делу № Ф 12-54480/2015, ограниченный размер ответственности оператора почтовой связи исключает полное возмещение убытков такой организацией, если договором на оказание услуг почтовой связи не установлена повышенная ответственность оператора почтовой связи<sup>359</sup>.

---

<sup>359</sup> См.: Постановление суда Поволжского округа от 18.11.2016 № Ф06-13955/2016 по делу № Ф 12-54480/2015 // СПС КонсультантПлюс.

Все перечисленные особенности должны быть учтены в законодательстве о почтовой деятельности.

**Выводы:**

1) Доказано, что отправление посылок не является услугой связи, поскольку такое отправление не носит информационный характер. Услуги почты представляют собой комплексное правовое образование, включающее в себя услуги почтовой связи; транспортно-экспедиционные услуги в области почтовой деятельности; услуги по отправке почтовых переводов и дополнительные услуги.

2) Транспортно-экспедиционные услуги в области почтовой деятельности должны включать действия по выполнению или организации выполнения услуг, связанных с доставкой посылок. В качестве экспедитора должен выступать оператор почтовой связи.

3) можно дать следующее определение договора транспортной экспедиции в области почтовых отправок:

По договору транспортной экспедиции в области почтовых отправок оператор почтовой связи (экспедитор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента - отправителя) выполнить или организовать выполнение определенных договором экспедиции услуг, связанных с доставкой вверенных ему почтовых посылок по указанному отправителем адресу и вручению их адресату.

Договором транспортной экспедиции в области почтовых отправок могут быть предусмотрены обязанности экспедитора выполнить услуги курьерской доставки посылок.

В случаях, когда оператору почтовой связи необходимо для выполнения услуг по договору транспортной экспедиции заключить с перевозчиком договор перевозки груза от имени экспедитора, оплата услуг по такому договору осуществляется за счет собственных средств экспедитора.

4) Предложено внести в законодательство о связи изменения, в части исключения из услуг связи отправлений посылок. При этом, в законодательстве следует сформулировать родовое понятие – «услуги почты», включающие в себя: услуги почтовой связи; транспортно-экспедиционные услуги в области почтовой деятельности; услуги по отправке почтовых переводов и дополнительные услуги. Соответственно название закона должно быть скорректировано следующим образом: «О почтовой связи и иных почтовых услугах». При этом, своеобразие данных услуг должно быть отражено в законе «О почтовой связи и иных почтовых услугах». В п.2 ст. 1 федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» следует заменить выражение «транспортно-экспедиционную деятельность, осуществляемую в области почтовой связи» на выражение «транспортно-экспедиционную деятельность, осуществляемую в области почтовой деятельности».

## **Список нормативно-правовых актов, материалов судебной практики и специальной литературы**

### **1. Нормативные акты Российской Федерации**

1. Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 г. № 190-ФЗ // СЗ РФ. - 2005. - № 1 (часть 1). - Ст. 16.
2. Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. - 06.08.2018. - № 32 (часть I). - Ст. 5082.
3. Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10.01.2003 № 18-ФЗ // Собрание законодательства РФ. - 13.01.2003. - № 2. - Ст. 170.
4. Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 30.06.2003 г. № 87-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 07.07.2003. - №27 (ч. 1). Ст. 2701.
5. Федеральный закон от 25.04.2002 №40-ФЗ «Об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств» // Собрание законодательства РФ. - 06.05.2002. - №18. - Ст. 1720.
6. Федеральный закон от 17.07.1999 № 176-ФЗ «О почтовой связи» // Собрание законодательства РФ. – 09.07.1999. - №29. - Ст. 3697.
7. Постановление Правительства РФ от 25.07.2013 № 626 «Об утверждении Положения об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками» // Собрание законодательства РФ. - 05.08.2013. - № 31. - Ст. 4222.
8. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 «О правилах дорожного движения» // Российские вести. - №227. - 23.11.1993.

9. Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом до 2035 года» // Собрание законодательства РФ. - 13.12.2021. - №50 (часть IV). - Ст. 8613.

10. Приказ Минкомсвязи России от 10.04.2015 г. № 105 «Об утверждении Концепции развития почтовой связи в Российской Федерации на период до 2020 года» // СПС КонсультантПлюс. (дата обращения: 07.10.2021).

11. Распоряжение ОАО РЖД от 01.12.2015 №2806р «Об утверждении Типового технологического процесса работы пассажирской и пассажирской технической станции ОАО РЖД» // Документ опубликован не был. Доступ из СПС «КонсультантПлюс». (дата обращения: 14.10.2020).

12. Приказ Росстандарта от 24.09.2019г. №748-ст «О введении в действие межгосударственного стандарта» // СПС КонсультантПлюс. (дата обращения: 07.10.2021).

13. Распоряжение ОАО РЖД от 31.12.2014 № 3248р «Об утверждении регламента организации осуществления профилактики пожаров на стационарных объектах и железнодорожном подвижном составе ОАО «РЖД» // Документ опубликован не был. Доступ из СПС «КонсультантПлюс». (дата обращения: 07.10.2021).

14. Распоряжение ОАО «РЖД» от 24.10.2017 № 130 р «Об утверждении Правила допуска впервые выпускаемого в обращение и эксплуатацию железнодорожного подвижного состава на инфраструктуру ОАО «РЖД» // Документ опубликован не был. Доступ из СПС «КонсультантПлюс». (дата обращения: 07.10.2021).

15. Распоряжение ОАО «РЖД» от 30.04.2014 № 1065р (ред. от 12.01.2017) «Об утверждении Правил по охране труда при техническом обслуживании и текущем ремонте моторвагонного подвижного состава ОАО «РЖД» // СПС Консультант-Плюс. (дата обращения: 07.10.2021).



16. «ОК 013-2014 (СНС 2008). Общероссийский классификатор основных фондов» (принят и введен в действие Приказом Росстандарта от 12.12.2014 № 2018-ст) (ред. от 08.05.2018) // СПС Консультант-Плюс. (дата обращения: 07.10.2021).

17. Приказ Минтранса России от 19.12.2013 № 473 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом» // Российская газета. №172. 01.08.2014. (дата обращения: 09.10.2022).

18. Письмо ФНС РФ от 04.06.2008 № ШС-6-3/407@ «О направлении Письма Минтранса России от 20.05.2008 № СА-16/3729» (вместе с письмом Минтранса РФ от 20.05.2008 № СА-16/3729) // Экономика железных дорог. - 2008. - №11. (письмо Минтранса РФ)

19. Постановление Минтруда РФ от 22.02.1999 № 3 «Об утверждении квалификационной характеристики должности «Транспортный экспедитор» // Бюллетень Минтруда РФ. - №3. – 1999.

## **2. Нормативные акты иностранных государств и комментарии к ним**

20. Dutch Civil Code. URL: <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/dcctitle8822.htm> (дата обращения: 09.10.2022).

## **3. Нормативные акты, утратившие силу, и проекты нормативных актов**

21. «Основы гражданского законодательства Союза ССР и республик», утв. ВС СССР 31.05.1991 №2211-1 // Ведомости СНД и ВС СССР. - 26.06.1991. - №26. - Ст. 733.

22. Положение о транспортно-экспедиционных конторах, утвержденное Приказом Министра речного флота от 12.09.1954. №94.

## **4. Правоприменительная практика**

23. Постановление Пленума ВАС РФ от 06.10.2005 №30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник ВАС РФ. 2006. №1.

24. Постановление Президиума ВАС РФ от 10.07.2012 № 3786/12 по делу № А82-3435/2011 // СПС Консультант-Плюс.

25. Постановление Президиума ВАС РФ от 10.07.2012 N 4503/12 по делу № А82-3433/2011 // СПС Консультант-Плюс.

26. Определение Судебной коллегии по экономическим спорам Верховного Суда РФ от 22.01.2020 № 305-ЭС19-18126 по делу №А40-69304/2019 // СПС Консультант-Плюс.

27. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 20.11.2020 № Ф06-68383/2020 по делу № А57-28319/2019 // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика.

28. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 22.10.2020 № Ф06-65353/2020 по делу № А55-3713/2019 // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика.

29. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 10.04.2020 № Ф06-60366/2020 по делу № А65-18553/2019 // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика.

30. Постановление Арбитражного суда Поволжского округа от 14.11.2019 № Ф06-54182/2019 по делу № А55-34433/2018 // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика.

31. Постановление суда Поволжского округа от 18.11.2016 № Ф06-13955/2016 по делу № Ф 12-54480/2015 // СПС КонсультантПлюс.

32. Постановление ФАС Московского округа от 3 апреля 2012 года № А40-75095/11-32-609 // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика.

33. Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 8 февраля 2008 г. по делу № А56-10937/2006 // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика.

34. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 25 февраля 2005 г. по делу № 09 АП-7358/04-ГК // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика.

35. Апелляционное определение Самарского областного суда от 25.06.2015 по делу №33-5952/2015 // СПС КонсультантПлюс

36. Решение Арбитражного суда г. Москвы по делу № А40-31230/09-102-366 от 2009 года // СПС Консультант-Плюс. Судебная практика.

## 5. Монографии

37. Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Договоры о перевозках грузов / М.А. Аллахвердов, Г.П. Савичев. - М.: Юридическая литература, 1967. - 184 с.

38. Александров-Дольник М.К., Лучанский Ф.М. Грузовые перевозки различными видами транспорта / М.К. Александров-Дольник, Ф.М. Лучанский - М.: Юридическая литература, 1971. – 312 с.

39. Александров-Дольник М.К., Тулеугалиев Т., Правовые вопросы доставки груза от склада отправителя до склада получателя («от двери до двери») / Под ред. Ваксберг М.А. – Алма-Ата, 1969. – 151 с.

40. Алексеев С.С. Восхождение к праву: поиски и решения / С.С. Алексеев. – М., 2001. – 752 с.

41. Алексеев С.С. Проблемы теории права / С.С. Алексеев. – Свердловск, 1973. Т.2. – 401 с.

42. Алексеев, С.С. Социальная ценность права в советском обществе. – М., 1971. – 221 с.

43. Алексеев С.С. Тайна права / С.С. Алексеев – М.: Издательство «Норма», 2001. – 176 с.

44. Ананьева А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве: Монография / А.А. Ананьева – Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2014. - 113 с.

45. Антология уральской цивилистики. 1925-1989: Сборник статей. – М.: Статут, 2001. – 431 с.
46. Бажина М.А. Договоры перевозки грузов и транспортной экспедиции в России и Германии. Сравнительная характеристика: Монография / Отв. Ред. В.С. Белых. – М.: Проспект, 2016. – 105 с.
47. Баринов Н.А. Услуги (социально-правовой аспект). – Саратов: Издательство «Стило», 2001. – 192 с.
48. Богданов А.А. Тектология. Всеобщая организационная наука. Кн. 1,2. / А.А. Богданов – М.: Энергетика, 1989. – 304+351 с.
49. Брагинский М.И. Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения: Изд. 3-е, стереотипное. – М.: , «Статут», 2001. - 848 с.
50. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский Кн. 4. - М.: Статут, 2003. – 910 с.
51. Братусь, С.Н. Предмет и система советского гражданского права. – М.: Государственное издательство Юридической литературы, 1963. – 197 с.
52. Братусь С.Н. Субъекты гражданского права. – М.: Госюриздат, 1950. - 367 с.
53. Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к Уставу автомобильного транспорта РСФСР / А.Г. Быков, Д.И. Половинчик, Г.П. Савичев. – М.: Юридическая литература, 1971. – 280 с.
54. Брухис Г.Е. Транспортно-экспедиционный договор. – М.: Морской транспорт, 1957. - 120 с.
55. Вавилин Е.В. Аренда транспортных средств. Правовые аспекты / Е.В. Вавилин. – М. Издательство «Альфа-Пресс», 2005. – 104 с.
56. Васева, Н.В. Имущественные и организационные гражданско-правовые договоры / Гражданско-правовой договор и его функции: межвузовский сборник научных трудов. – Свердловск, УрГУ, 1980. - 143 с.

57. Витрянский В.В. Договор перевозки / В.В. Витрянский – М.: Статут, 2001. - 526 с.
58. Возникновение и развитие экспедиторского дела на железных дорогах. – СПб: Информационный центр «ВЫБОР», 2001 - 184 с.
59. Габов А.В. Общества с ограниченной и дополнительной ответственностью в российском законодательстве. – М.: Статут, 2010. - 253 с.
60. Габов А.В. Сделки с заинтересованностью в практике акционерных обществ: проблемы правового регулирования / А. В. Габов. – М.: Статут, 2005. - 412 с.
61. Дозорцев В.А. Источники советского гражданского права. – М.: Госюриздат, 1961. - 939 с.
62. Егоров Н.Д. Гражданско-правовое регулирование общественных отношений: единство и дифференциация. – Л.: Изд-во Ленингр. Ун-та, 1988. – 176 с.
63. Иоффе, О.С. Развитие цивилистической мысли в СССР: Ч.1. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1975. – 160 с.
64. Йеринг Р. Юридическая техника / Р. Йеринг – СПб., 1905. - 231 с.
65. Кирилловых А.А. Защита прав потребителей: вопросы правового регулирования / А.А. Кирилловых – М.: Деловой двор, 2012. - 304 с.
66. Концепция развития гражданского законодательства Российской Федерации / Вступ. Ст. А.Л. Маковского. – М., 2009. – 160 с.
67. Кулаков В.В. Состав и структура сложного обязательства: Монография, - М.: РАП, 2011. – 256 с.
68. Лукич Р. Методология права / Р. Лукич – М., 1981. – 304 с.
69. Макаров В.И. Философия самоорганизации. – М.: Книжный дом «ЛИБРОКОМ», 2009. - 432 с.
70. Михайлов О.И., Ферапонтов Г.В., Шрамов А.А. Пособие приемосдатчику груза. – М.: Транспорт, 1975. - 320 с.
71. Романец Ю.В. Система договоров в транспортном праве России: Монография / Ю.В. Романец. 2-е изд. перераб. и доп. - М., 2013. – 496 с.

72. Опыты цивилистического исследования: Сборник статей / Д.В. Гудков, И.И. Зикун, А.А. Зябликов и др; рук. авт. кол. и отв. Ред. А.М. Ширвиндт, Н.Б. Щербаков. - М.: Статут, 2016. - 448 с.
73. Орлов Ю.М. Управление поведением. - М.; Импринт, 1996. - 35 с.
74. Проблемы теории гражданского права; институт частного права. - М.: Статут, 2003. – 610 с.
75. Савичев Г.П. Договор воздушной перевозки / Г.П. Савичев - М., 1963. – 80 с.
76. Скотовиков А.Г. Цифровая экономика. Электронный бизнес и электронная коммерция: учебное пособие. – СПб.: Издательство «Лань», 2019. - 260 с.
77. Смирнов В.Т. Транспортно-экспедиционное обслуживание граждан // Гражданское право и сфера обслуживания. Межвузовский сборник научных трудов. – Свердловск, 1984. - 152 с.
78. Суворов Л.Н. В.И. Ленин и методологические проблемы социального управления. – М., 1973. – 200 с.
79. Суханов Е.А. Сравнительное корпоративное право. 2-е изд., стереотип. – М.: Статут, 2015. - 456 с.
80. Тарасов М.А. Договор экспедиции в связи с экономической реформой // Ученые записки Тартуского государственного университета. - Тарту, 1969. - 230 с.
81. Транспортное право: Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта: монография. – М.: Юстиция, 2016. - 244 с.
82. Филиппова С.Ю. Частно-правовые средства организации и достижения правовых целей / С.Ю. Филиппова – М.: Статут, 2011. - 320 с.
83. Халфина Р.О. Общее учение о правоотношении. - М.: Юридическая литература, 1974. – 351 с.
84. Харитонова Ю.С. Управление в гражданском праве: проблемы теории и практики. – М.: НОРМА, ИНФРА-М, 2011. - 304 с.

85. Чеговадзе Л.А. Структура и состояние гражданского правоотношения. – М.: «Статут», 2004. - 542 с.
86. Чельшев М.Ю. Основы учения о межотраслевых связях гражданского права. – Казань, 2008. – 205 с.
87. Черепяхин Б.Б. Дарение по гражданскому кодексу РСФСР. – «Право и жизнь», 1922. Кн. 4. - С. 45-57.
88. Черепяхин Б.Б. Правопреемство по советскому гражданскому праву. – М.: Госюриздат, 1962. – 162 с.
89. Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте / Х.И. Шварц – М.: 1966. – 264 с.
90. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. II. / Г.Ф. Шершеневич. - М., 1998. – 544 с.
91. Явич Л.С. Общая теория права. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1976. – 285 с.
92. Яковлева В.Ф., Смирнов В.Т. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения. – Л.: Изд-во ЛГУ, 1978. – 221 с.
93. Basedow, J. Multimodal transport / Under editing by proff. J. Basedow. - Munchen, 1997. – 245 p.
94. Bydlinski, V. Multimodal transport. / Under editing by proff. J. Basedow. - Munchen, 1997. 424 p.
95. Koller, I. Transportrecht. – Munchen, 1995. - P. 1027-1044.
96. Naak, K.F., Zwister, R. and Blom, A. Port and trade. – Deventer: Kluwer, 2006. – 470 p.

### **1. Учебники, учебные и учебно-методические пособия**

97. Атаманчук Г.В. Теория государственного управления. Курс лекций. Изд. 2-е, дополн. – М., 2004. – 584 с.
98. Батурин В.К. Общая теория управления: учеб. Пособие для студентов вузов, обучающихся по направлению «Экономика» и «Менеджмент». - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2012. - 487 с.

99. Белов В.А. Гражданское право. Т. I. Общая часть. Введение в гражданское право. Учебник. 2-е издание, переработанное и дополненное. – М., 2015. – 622 с.
100. Быков А.Г., Половинчик Д.И. Основы автотранспортного права: Учебник. 3-е. изд. – М.: Юридическая литература, 1986. - 336 с.
101. Гражданское право: Учебник. В 2 т. Т. I. / Отв. ред. проф. Е.А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. – М.: БЕК, 1998, - 785 с.
102. Гражданское право: учебник. / От вред. Е.А. Суханов. Т. II, полутом 1. - М., 2000. – 704 с.
103. Гражданское право: Учебник / Отв. Ред. Е.А. Суханов. В 2 т. Т. II. Полутом 2. - М., 2000. – 544 с.
104. Гражданское право: учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Ч. II. – М., 1997. – 778 с.
105. Гражданское право. Ч. 2 / От вред. Я.Ф. Миколенко и П.Е. Орловский. – М.: Юр. Изд-во НКЮ СССР. - 408 с.
106. Гречуха В.Н. Транспортное право России: учеб. Для магистров. – М., 2012. – 583 с.
107. Иванова А.А. Научные основы государственного и муниципального управления. Учебное пособие. – Ижевск: ИЭиУ ФГБОУ ВО «УдГУ», 2018. - 52 с.
108. Иоффе О.С. Советское гражданское право. Л.: Изд-во ЛГУ, 1958. - 347 с.
109. Кнорринг В.И. Теория, практика и искусство управления: учеб. для вузов по специальности «Менеджмент». 2-е изд., изм. и доп. – М., 2001. – 528 с.
110. Козлова Н.В. Понятие и сущность юридического лица. Очерк истории и теории: Учебное пособие. – М.: Статут, 2003. – 316 с.
111. Красавчиков О.А. Советское гражданское право. В 2-х томах. Том 1 С. 80. – 544 с.



112. Морозов С.Ю., Нагорная Т.С. Железнодорожное право: учебник для магистратуры / С.Ю. Морозов, Т.С. Нагорная. – Ульяновск, 2019. 243 с.
113. Морозов С.Ю. Транспортное право: учебное пособие. – М., 2008. – 320 с.
114. Плужников К.И. Транспортное экспедирование: учеб. – М.: Рос-Консульт, 1999. - 576 с.
115. Пугинский Б.И. Коммерческое право России: учебник. 2-е изд. - М.: Издательство «Зерцало», 2006. – 328 с.
116. Российское гражданское право: учебник: в 2 т. / В.В. Витрянский, В.С. Ем, Н.В. Козлова и др.; отв. ред. Е.А. Суханов. 2-е изд., стереотип. Т. 2: Обязательственное право. - М.: Статут, 2011. - 1208 с.
117. Ружанская, Л. С. Теория организации : учебное пособие / Л. С. Ружанская, А. А. Яшин, Ю. В. Солдатова ; под общ. ред. Л. С. Ружанской. — Екатеринбург : изд-во Урал. Ун-та, 2015. - 200 с.
118. Советское гражданское право: Учебник ВЮЗИ. Т.2. – М.: Юридическая литература, 1965. – 503 с.
119. Тарасов М.А. Транспортное право. – Ростов н/Д, 1968. – 242 с.
120. Транспортное право: Учебник. 2-е изд. перераб. и доп. / В.А. Егiazаров – М.: ЗАО Юстицинформ, 2004. – 544 с.
121. Удалов Ф.Е., Алёхина О.Ф., Гапонова О.С. Основы менеджмента: Учебное пособие. – Нижний Новгород: Нижегородский госуниверситет, 2013. - 363 с.

## **2. Статьи, опубликованные в периодических и научных изданиях**

122. Александров-Дольник М.К. О регламентировании в гражданских кодексах правоотношений, вытекающих из договоров транспортного права // Советское государство и право. - 1963. - №2. - С. 104-107.

123. Алиев Э.А. Международный трубопроводный транспорт: правовые аспекты // Международное публичное и частное право. - 2013. - № 6. - С. 19 - 22.
124. Ананьева А. А. Договор на оказание операторских услуг по управлению / А. А. Ананьева // Вестн. Пермского ун-та. Юридические науки. - 2017. - № 37. –С. 303-311.
125. Андреев В.К. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом в современных условиях // Журнал предпринимательского и корпоративного права. - 2017. - № 2. - С. 45-48.
126. Андреев С.В. Договорное регулирование деятельности оператора железнодорожного подвижного состава // Гражданское право. - 2016. - № 6. - С. 38-42.
127. Андреев С.В. Правовой режим вагонов оператора железнодорожного подвижного состава // Юрист. - 2016. - №4. - С. 24-28.
128. Ахрем Т.П. Правовой статус операторов железнодорожного подвижного состава // Транспортное право. - 2012. - № 4. - С. 12-14.
129. Бажина М.А. К вопросу о соотношении транспортных договоров и транспортной логистики // Бизнес, менеджмент и право. - 2014. - №2. - С. 97-99.
130. Бажина М.А. Понятие «транспортное средство» в транспортном праве // Транспортное право. - 2017. - №1. - С. 10-13.
131. Барциц И.Н. Административные процедуры: перспективы правовой регламентации и «чувство меры» // Вопросы государственного и муниципального управления. - 2008. - № 1. - С. 124-142.
132. Беспалова А.И. Правовые вопросы работы транспортно-экспедиционных организаций Министерства путей сообщения СССР // Ученые записки Казахского университета имени С.М. Кирова. Серия юридическая, вып. 3. – Алма-Ата, 1957. - С. 65-72.
133. Ботвинкин Е.Б., Альшевский М.Ю. Актуальные аспекты прокурорского надзора за соблюдением требований промышленной и

экологической безопасности при эксплуатации трубопроводного транспорта в ХМАО // Прокурор. - 2016. - № 3. - С. 36 - 40.

134. Быков А., Жуков В. Упорядочить регулирование договора транспортной экспедиции // Советская юстиция. - № 20. - 1965. - С. 8-10.

135. Вайпан В.А. Проблемы регулирования услуг связи в условиях их конвергенции // Предпринимательское право. - 2017. - №4. - С. 30-37.

136. Вайпан В.А. Юридическая природа договора транспортной экспедиции и проблемы его правоприменения // Право и экономика. - 2015. №6. - С. 34-44.

137. Габов А.В. Проблемы и перспективы правового регулирования сделок юридических лиц, требующих особого (специального) порядка их совершения // Журнал Российского права. - №1. - 2008. - С.41-51.

138. Горшенев В.М. Нетипичные нормативные предписания в праве // Советское государство и право. - 1978. - №3. - С. 117-118.

139. Данилин Е.М. Понятие и предмет договора буксировки // Транспортное право. - 2021. - № 3. - С. 23-25.

140. Данилина И.Е. Предмет договора транспортной экспедиции: проблемы правоприменения // Транспортное право. - 2005. - №2. - С. 16-19.

141. Данилова, Л.Я. Особенности организационных отношений в предмете гражданского права // Тенденции развития частного права в условиях рыночной экономики. Саратов: Изд-во СГАП, 2009. - С. 21-24.

142. Дорохина Е.Г. Регулирование отношений управления в системе банкротства // Предпринимательское право. Приложение «Бизнес и право в России и за рубежом». - 2010. - № 3. - С. 43-47.

143. Егоров, А. В. Понятие и признаки посредничества в гражданском праве / А. В. Егоров // Юрист. – 2002. – № 1. – С. 23–29;

144. Егорова М.А. Организационное отношение и организационные сделки в гражданско-правовом регулировании. // Законы России: опыт, анализ, практика. - 2011. - №5. - С.10-21.

145. Егорова М.А. Соотношение категорий «регулирование» и «управление» в гражданско-правовых отношениях // Юрист. - 2014. - №9. - С. 18-24.
146. Жевняк О.В. Услуга связи как объект гражданских прав // Вестник УГТУ. – 2007. - № 6. - С. 77-84.
147. Иванова Т.Н. Трубопроводный транспорт России: понятие и источники правового регулирования // Предпринимательское право. - 2020. № 4. - С. 66 - 73.
148. Илларионова, Т.И. Гражданско-правовые организационные отношения и способы их защиты // Гражданское право, экономика и стандартизация: межвузовский сб. науч. трудов. - Свердловск: Изд-во Уральского ун-та, 1978. Вып.64. - С.28-37.
149. Каменков В.С., Каменков А.В. Перевозка грузов автомобильным транспортом // Транспортное право. - 2009. - №3. - С. 33-37.
150. Корнеева О.Н. Гражданско-правовая характеристика договора об оказании услуг почтовой связи в аспекте его соотношения с договором транспортной экспедиции // Вестник Федерального арбитражного суда Северо-Кавказского округа. - № 1 (15). - 2014. - С. 88-93.
151. Коротков Д.Б. Юридическая природа правоотношения представительства // Вестник Волгоградского гос. Университета. Сер. 5, Юриспруденция. - 2016. - №3 (32). - С. 106-111.
152. Костюченко Н.И. Неопределенность соотношений понятий «организация» и «управление» как причина проблем теории и практики управления // Общество и право. 2017. - №2 (60). - С. 260-264.
153. Кузьмичев А.С., Малыгин А.А. Клиент в транспортно-экспедиционных отношениях в связи с проблемами квалификации договора // Юрист. - 2007. - №1. - С. 22-29.
154. Кытманова А.А. Правовая природа договора на управление юридическим лицом // Вестник Томского государственного университета. - 2008. - С. 112-115.

155. Левин Э. О некоторых проблемах квалификации договора транспортной экспедиции в национальных правовых системах // Хозяйство и право. - 2005. - С. 38-48.
156. Лопатина Н.Ф. О правовой природе договоров по предоставлению услуг почтовой и телеграфной связи // Проблемы государства и права. - М., 1975. - Вып. 10. - С. 144 -151.
157. Мартемьянова А.М. Объект организационного правоотношения. // Проблемы обязательственного права. Межвузовский сб. научн. трудов. - Свердловск, 1989. – С.72-73.
158. Метелева Ю.А. Правовое регулирование транспортной экспедиции // Журнал российского права. - 2007. - № 6. - С. 65-77.
159. Микрюков В., Микрюкова Г. Договоры пассажирских перевозок // Хозяйство и право. - 2012. - №2 (41). - С. 14-34.
160. Морозов С. Ю. Метод юридического равенства сторон и принцип подчинения в корпоративном праве России / С. Ю. Морозов // Вестн. Пермского ун-та. Юридические науки. - 2017. - Вып. 36. - С. 181-191.
161. Морозов С.Ю. О предмете и субъектном составе договора транспортной экспедиции // Гражданское право. - 2017. - № 6. - С. 3-7.
162. Морозов С.Ю. Организация и управление в гражданском праве России // Юридический мир. – 2011. - № 11 (179). – С. 38-39.
163. Морозов С.Ю. Участие операторов морских терминалов в договорном регулировании отношений: проблемы совершенствования транспортного законодательства // Транспортное право. - 2018. - № 1. - С. 15-18.
164. Морозова Н.В. Правовое положение клиента по договору транспортной экспедиции // Транспортное право. - 2004. - №4. - С. 35-39.
165. Немытина М.В. Методологический смысл категории «юридическая конструкция» // Юридическая техника. - 2013. - №7. (ч.2) - С. 528-532.

166. Николичев Д.Н. Управленческое представительство в гражданском праве: предмет правового регулирования // Гражданское право. - 2012. - № 3. - С 33-37.
167. Прокофьев В.Н. Пределы компетенции Администрации Президента Российской Федерации: конституционно-правовой аспект // Конституционное и муниципальное право. - 2015. - №12. - С. 45-50.
168. Проценко С.В. О транспортном средстве как источнике повышенной опасности в российском уголовном законодательстве // Российский следователь. - 2009. - №23. - С. 16-19.
169. Пьянов Н.А. Правовое поведение: понятие и виды // Сибирский юридический вестник. - 2004. - №4. - С. 11-14.
170. Салиева Р.Н. Институт саморегулирования как правовое средство стимулирования развития самоорганизации в сфере предпринимательства в топливно-энергетическом комплексе современной России // Конкурентное право. - 2019. - № 4. - С. 16 - 21.
171. Сапун В.А. Юридическая конструкция как правовое средство юридической техники // Юридическая техника. - 2013. - №7 (ч. 2). - С. 676-679.
172. Сорокина Ю.В., Малиновская Н.В. Юридическая конструкция как результат правовой интерпретации // Юридическая техника. - 2013. - №7. - С. 721-726.
173. Степанов Д.И. Услуги как объекты гражданских прав // Российская юстиция. - 2000. - №2. - С. 16-18.
174. Тарасов Н.Н. Юридические конструкции в праве и научном исследовании (методологические проблемы) // Российский юридический журнал. - 2000. - №3. - С. 26-27.
175. Тетерятников Н.Ю. Общая характеристика правового поведения // Актуальные вопросы юридической науки. - №4 (4). - 2019. - С.67-74.

176. Туешова Е.С. К вопросу о гражданско-правовых отношениях управления // Вестник Московского университета МВД России. Юридические науки. - 2021. - №4. - С. 61-65.

177. Тютрина, Н.Н. Хаснутдинов, А.И. О правовой природе организационных договоров на транспорте // «Черные дыры» в российском законодательстве. - 2003. - №4. - С.263-264.

178. Хабибуллина А.Ш. Категория «управление юридическим лицом» с позиции науки гражданского права // Юрист. - 2013. - № 13. - С. 14-18.

179. Хазиева Е.М. Реформирование российского грузового железнодорожного транспорта в условиях действующего законодательства // Закон. - 2012. - № 10. - С. 68-69.

180. Хаснутдинов А.И. Услуги, оказываемые по договору транспортной экспедиции // Проблемы гражданского права и процесса: Труды Иркутского университета. – Иркутск, 1970. Т.78. - С. 77-86.

181. Хаснутдинов А.И. О предмете договора на транспортно-экспедиционное обслуживание // Вопросы государства и права. Материалы юридической секции теоретической конференции, посвященной 50-летию Великой Октябрьской Социалистической Революции. – Иркутск, 1968. - С. 62-67.

182. Ходунов М.Е. договоры о транспортно-комиссионных и вспомогательных транспортных операциях // Советское государство и право. - 1953. - №4. - С. 131-136.

183. Холопов К.В., Соколова О.В. Проблемы и направления регулирования международной и национальной транспортно-экспедиторской деятельности в России // Российский внешнеэкономический вестник. - №8. - 2012. - С. 58-67.

184. Чебаев В.Н. Соотношение понятий «объект права» и «объект правоотношения»: вопросы теории // Евразийский союз ученых (ЕСУ). - №6 (15). 2015. - С.50-52.

185. Чельшев М.Ю. О юридических конструкциях в проекте изменений и дополнений в Гражданский кодекс Российской Федерации // Сборник по итогам Всероссийской научно-практической конференции «Изменения в Гражданском кодексе Российской Федерации: новеллы гражданского законодательства - 2012». – М.: Изд-во «Юрист», 2012. - С. 80-81.

186. Черданцев А.Ф. Юридические конструкции, их роль в науке и практике // Правоведение. - 1972. - №3. - С. 12-19.

187. Чуб Г.Н. Договор о предоставлении услуг почтовой и телеграфной связи. Вестник МГУ, сер. X. «Право». – 1962. - №3. – С. 23-28.

188. Юрьева Л. К вопросу о правовой сущности договоров об оказании услуг управления // Бюллетень нотариальной практики. - 2008. - №4. - с. 8-11.

189. Яковлев В.Ф. К проблеме гражданско-правового метода регулирования общественных отношений: сборник статей. - М.: Статут, 2001. С. 104-117

190. Looks V. Transportreformgerecht // International Trade Law Quarterly. - 1999. - №2. - P. 93.

### **3. Словари, справочники, статистические материалы, комментарии законодательства**

191. Вавин Н.Г., Вормс А.Э. Товарищества простое, полное и на вере: Научно-практический комментарий к ст. ст. 276–317 Гражданских кодексов РСФСР и УССР. 2-е изд., испр. и доп. – М.: Кооперативное издательское т-во "Право и Жизнь", 1928. – 194 с.

192. Егиазаров В.А., Ляндрес В.Б. Комментарий к Уставу железнодорожного транспорта Российской Федерации (с изменениями и дополнениями) (постатейный) / В.А. Егиазаров, В.Б. Ляндрес // СПС КонсультантПлюс. - 2009.



193. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный) / Под ред. О.Н. Садикова. - М., 1996. – 964 с.
194. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. – М., 2000. – 830 с.
195. Комментарий к Транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. д-ра юрид. наук, проф. Т.Е. Абовой и проф. В.Б. Ляндреса. – М.: Юридическая фирма «Контракт», 1998. - 304 с.
196. Комментарий к Уставу железных дорог СССР / Под ред. Г.Б. Астановского. - М.: Юридическая литература, 1986. - 400 с.
197. Морозов С.Ю. Комментарий к федеральному закону «О транспортно-экспедиционной деятельности». – М.: ИГ «Юрист», 2004. – 105 с.
198. Ожегов С.И. Словарь русского языка / С.И. Ожегов; под ред. Н.Ю. Шведовой. – М.: Русский язык, 1986. – 797 с.
199. Орлов В.Г., Васильев В.Ф., Мкртумян М.Э. Устав железных дорог Союза ССР (практический комментарий). Изд. второе. / В.Г. Орлов, В.Ф. Васильев, М.Э. Мкртумян – М.: Транспорт, 1978. - 270 с.
200. Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй: в 3 т. / И.В. Бандурина, А.В. Демкина, Л.Г. Ефимова и др.; под ред. П.В. Крашенинникова. - М.: Статут, 2011. - Т.2. - 421 с.
201. Ременников В.Б. Разработка управленческого решения: Учеб. пособие для вузов. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. – 139 с.
202. Собственная Его Императорского Величества канцелярия // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 86 т. (82 т. и 4 доп.). - СПб., 1890-1907. – 938 с.
203. Современный словарь иностранных слов. – СПб., 1994. – 740 с.

204. Из материалов надзорной коллегии Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации // Хозяйство и право. - 1994. - № 12. (приведено по СПС Консультант-Плюс).

#### **4. Диссертации, авторефераты диссертаций**

205. Александров-Дольник М.К. Договоры советского транспортного права: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 1953. – 41 с.

206. Ананьева, А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками: дис. ... доктора юрид. наук / А.А. Ананьева - М., 2020. - 424 с.

207. Бажина М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации. Дис. ... доктора юрид. наук. – Екатеринбург, 2022. – 401 с.

208. Балякина Е.Б. Гражданско-правовое регулирование отношений, возникающих из договора об оказании телематических услуг связи. Дисс. канд. юрид. наук. – Уфа, 2019. - 186 с.

209. Бондарчук Е.А. Методические рекомендации по повышению эффективности формирования транспортных схем доставки грузов в условиях смешанных перевозок: автореф. дис. ... канд. эконом. наук. Спб., 1999. – 30 с.

210. Бутакова Н.А. Правовое регулирование прямых смешанных перевозок грузов. Дисс. доктора юрид. наук. – М., 2019. - с.

211. Галаев А.Ю. Договор возмездного оказания информационных услуг : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - М., 2009. – 501 с.

212. Гудовских Т.С. Механизм исполнения открытых условий гражданско-правовых договоров: Дисс. ... канд. юрид. наук. – Ульяновск, 2018. – 205 с.

213. Гутников О.В. Гражданско-правовая ответственность, в отношениях, связанных с управлением юридическими лицами: Дисс. ... доктора юрид. наук. – М., 2018. - 599 с.
214. Давыдова Г.Н. Юридическая процедура в гражданском праве. Общая характеристика: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - Казань, 2004. – 27 с.
215. Данилина И.Е. Тенденции развития транспортно-экспедиционных отношений: Автореферат дис. ... канд. юрид. наук. – М, 2009. - с.
216. Иванова С.Г. Проблемы ответственности операторов транспортных терминалов при международных морских перевозках грузов: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - М., 1987. – 30 с.
217. Кирсанов К.А. Гражданско-правовое регулирование организационных отношений. Автореферат дисс. канд. юрид. наук. – Екатеринбург, 2008. – 27 с.
218. Кузнецова О.А. Гражданско-правовое регулирование договорных отношений в сфере телекоммуникационных услуг: Автореферат дис. ... канд. юрид. наук.- М., 2017. – 29 с.
219. Маслов Е.С. Разработка методов управления транспортно-экспедиционной деятельностью на основе интеллектуальных информационных технологий: Дисс. канд. техн. наук. – М., 2019. – 158 с.
220. Моргунова Г.А. Правовое регулирование обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 2004. – 29 с.
221. Морозова Н.В. Договор транспортной экспедиции: проблемы правовой квалификации и правового регулирования. Дисс. ... канд. юрид. наук. - М., 2005. – 24 с.
222. Морозов С.Ю. Договор транспортной экспедиции. Дисс. ... канд. юрид. наук. – Ульяновск, 2003. – 20 с.

223. Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. Дисс. ... доктора юрид наук. – М, 2012. - 501 с.
224. Нахратов В.В. Обязательство по оказанию информационных услуг : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2009. – 24 с.
225. Нурмамедова Д. Правовое регулирование предпринимательской деятельности на рынке услуг почтовой связи: Автореферат дисс. канд. юрид. наук. – М., 2005. - 40 с.
226. Павлов А.А. Договор управления чужими делами по российскому гражданскому праву: Дисс. ... канд. юрид. наук. – Казань, 2020. – 220 с.
227. Плужников К.И. Глобализация производства и распределения международных транспортных услуг. Дис. ... доктора эконом. наук. – М., 2005. – 309 с.
228. Поспелова Л.Н. Повышение эффективности транспортно-экспедиционных услуг на основе функционирования логистических центров. Дисс. канд. техн. наук. – М., 2018. - 182 с.
229. Рыженкова Н.Г. Правовая природа отношений, вытекающих из договора экспедиции: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 1970. - 16 с.
230. Свердлык Г.А. Гражданско-правовое организационное обязательство по заключению планового договора поставки: дис. ... канд. юрид. наук. - Свердловск, 1973. – 204 с.
231. Ситдикова Л.Б. Правовое регулирование отношений в сфере оказания информационных и консультационных услуг в Российской Федерации : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2009. – 50 с.
232. Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР: Автореферат дисс. ... доктора юрид. наук – Ленинград, 1970. – 39 с.
233. Степанов П.В. Корпоративные отношения в коммерческих организациях как составная часть предмета гражданского права: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. – 28 с.

234. Федотова Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа: Дисс. ... канд. юрид. наук. – Ульяновск, 2020. – 215 с.

235. Фролова Н.Ю. Правомерное и неправомерное поведение как парные юридические категории: общетеоретический аспект: Автореферат дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 2010. – 25 с.

236. Харитонова Ю.С. Отражение функции управления в институтах гражданского права: Дисс. ... доктора юрид. наук. – М., 2011. – 450 с.

237. Харитонова Ю.С. Отражение функции управления в институтах гражданского права: Автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. - М., 2011. – 70 с.

238. Хмелев С.П. Договор транспортной экспедиции. Дисс. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 1999. – 184 с.

239. Чевычелов В.В. Юридическая конструкция (проблемы теории и практики): Дисс. ... канд. юрид. наук. – Нижний Новгород, 2005. – 180 с.

240. Чуб Г.Н. Договор о предоставлении услуг почтово-телеграфной связи: Автореферат дисс. канд. юрид. наук. – М., 1963. - 16 с.

## **5. Электронные источники**

241. Бондарчук Е.А. Методические рекомендации по повышению эффективности формирования транспортных схем доставки грузов в условиях смешанных перевозок: автореф. дис. ... канд. эконом. наук. Спб., 1999 [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://tekhnosfera.com/metodicheskie-rekomendatsii-po-povysheniyu-effektivnosti-formirovaniyatransportnyh-shem-dostavki-gruzov-v-usloviyah-smes#ixzz3iENpqGJr> (дата обращения 01.08.2019).

242. Вербицкий, В. В. Улучшение модели доставки продовольственных товаров торговой сетью «Магнит» посредством создания сервис-ориентированной архитектуры между поставщиком и потребителем / В. В. Вербицкий, Д. В. Гудков, А. С. Кравченко. — Текст : непосредственный // Молодой ученый. — 2020. — № 27 (317). — С. 85-91. [Электронный

ресурс] // Режим доступа: URL: <https://moluch.ru/archive/317/72212/> (дата обращения: 12.02.2022).

243. Гришаев С.П. Классификация договоров по видам оказываемых услуг связи // СПС КонсультантПлюс, 2017.

244. Мильков М.А. Исполнение обязательства третьему лицу [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: [http://www.arbitr.ru/\\_upimg/8962E54434C835F9F46802978425104C\\_z-7\\_p\\_132-133.pdf](http://www.arbitr.ru/_upimg/8962E54434C835F9F46802978425104C_z-7_p_132-133.pdf)

245. Морозова Н.В. Договор транспортной экспедиции как вид договора об оказании услуг [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: [https://superinf.ru/view\\_helpstud.php?id=751](https://superinf.ru/view_helpstud.php?id=751)».

246. Пояснения к единой товарной номенклатуре внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://www.eaeunion.org/>, 10.11.2017. (дата обращения: 15 марта 2022).

247. Определение Верховного Суда РФ по делу № 305-ЭС18-12293 от 26.02.2019 г. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://kad.arbitr.ru/Card/afdaaeaa-da0b-49c7-9b97-f6ba1c9eaf92>

248. Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 января 2005 г. № 52-І «Об утверждении Правил о прямых смешанных перевозках». Зарегистрирован в Министерстве Юстиции Республики Казахстан 25 февраля 2005 г. № 3464. [Электронный ресурс]. Режим доступа: URL: [http://www.adilet.zan.kz/rus/docs/V050003464\\_#z1](http://www.adilet.zan.kz/rus/docs/V050003464_#z1) (дата обращения 12.10.2020)/

249. Попов С.Н. Управленческие решения: специфика социально-правового измерения // Вестник РУДН. Серия: Социология. 2002. №1. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/upravlencheskie-otnosheniya-spetsifika-sotsialno-pravovogo-izmereniya> (дата обращения: 01.12.2021)

250. Решение Арбитражного суда Кемеровской области по делу №А27-28730/2019 от 21.04.2020 [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://sudact.ru/arbitral/djcSVv8qoedliZL/> (дата обращения – 05.09.2021)

251. Ситдикова Л.Б. Правовая природа услуг связи и их место в договоре на возмездное оказание информационных услуг [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://wiselawyer.ru/poleznoe/22561-pravovaya-priroda-uslug-svyazi-mesto-dogovore-vozmezdnoe>

252. Стригунова Д.П. Договор транспортной экспедиции // Современное право. 2013. С. 81-85. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://www.sovremennoepravo.ru/m/articles/view/%D0%94%D0%BE%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D1%80-%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D0%BD%D0%BE%D0%B9-%D1%8D%D0%BA%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%B4%D0%B8%D1%86%D0%B8%D0%B8> (дата обращения 26.01.2023).

253. Философская энциклопедия. Философская Энциклопедия. В 5-х т. - М.: Советская энциклопедия. Под редакцией Ф. В. Константинова. 1960-1970. Т. 4. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <http://philosophy.niv.ru/doc/encyclopedia/philosophy/articles/871/organizaciya.htm> (дата обращения 01.10.2021).

254. Юридический словарь. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://vslovare.info/slovo/juridicheskij-slovar/upravlenie/350231> (дата обращения 01.08.2019).