



ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ В УЗБЕКИСТАНЕ

Бобоназарова Хонзода Бахриддин қизи

*Студентка магистратуры Ташкентского государственного
юридического университета по направлению
«Международное коммерческое право»*

Annotatsiya: Maqolada xalqaro savdoda multimodal logistikaning huquqiy tabiati shartnoma majburiyatlarining alohida turi sifatida kompleks yoritilgan. Multimodal tashishning aralash va ketma-ket tashish modellaridan farqlari ochib berilgan. Yuk shikastlangan joyni aniqlashning imkoni bo'lmaganda mas'uliyatni taqsimlashdagi noaniqliklar va yagona xalqaro huquqiy rejimning yo'qligi muammosi alohida ko'rib chiqilgan. 3PL/4PL operatorlar, e-CMR kabi raqamli vositalarning huquqiy maqomi va amaliyotdagi muammolari tahlil qilingan. O'zbekiston qonunchiligini takomillashtirish yuzasidan, multimodal tashish bo'yicha milliy qonun qabul qilish va xalqaro standartlarni joriy etish bo'yicha takliflar ilgari surilgan.

Kalit so'zlar: multimodal tashish, xalqaro shartnoma, transport ekspeditsiyasi, tashuvchi javobgarligi, e-CMR, raqamli logistika, huquqiy islohot.

Аннотация: В статье проведён комплексный анализ правовой природы мультимодальной логистики как особого типа договорных обязательств в международной торговле. Раскрыты отличия мультимодальной перевозки от смешанных и комбинированных моделей транспортировки. Отдельное внимание уделено отсутствию единого международного правового режима, что приводит к фрагментации ответственности и правовой неопределённости, особенно при невозможности установить место повреждения груза. Исследуется роль логистических операторов (3PL/4PL), цифровых инструментов (e-CMR) и проблемы признания их юридической силы. Сформулированы конкретные предложения по законодательной реформе в



Узбекистане, включая разработку национального закона о мультимодальных перевозках и имплементацию международных стандартов.

Ключевые слова: мультимодальная перевозка, международный договор, транспортная экспедиция, ответственность перевозчика, e-CMR, цифровая логистика, правовая реформа.

Abstract: This article provides a comprehensive legal analysis of multimodal logistics as a distinct category of contractual obligations in international trade. It distinguishes multimodal transport from mixed or segmented transport models. Special focus is given to the lack of a unified international legal regime, which results in fragmented liability and legal uncertainty—particularly when the place of damage cannot be established. The paper examines the role of logistics providers (3PL/4PL), digital instruments (e-CMR), and the challenges of legal recognition. The study concludes with concrete legislative proposals for Uzbekistan, including the adoption of a national law on multimodal transportation and the implementation of relevant international standards.

Keywords: multimodal transport, international contract, freight forwarding, carrier liability, e-CMR, digital logistics, legal reform.

Современные глобальные логистические процессы предъявляют всё более высокие требования к скорости, гибкости и экономичности грузоперевозок. В этих условиях особое значение приобретает **мультимодальная перевозка**, представляющая собой транспортировку груза с использованием двух и более видов транспорта под **единым договором и управлением одного оператора**. Такой формат доставки обеспечивает интеграцию различных логистических сегментов в единую цепочку, что способствует снижению транзакционных издержек, повышению предсказуемости поставок и устойчивости к перебоям.

Мировая практика демонстрирует возрастающий интерес государств к мультимодальности как **инструменту экономической интеграции и логистической устойчивости**. В частности, страны Европейского союза используют нормативную базу ЕС и частноправовые стандарты FIATA



Multimodal Transport Bill of Lading, Китай формирует мультимодальные хабы в рамках инициативы «Один пояс - один путь», а Казахстан активно внедряет цифровизацию сквозного документооборота в трансграничных коридорах. На этом фоне Республика Узбекистан также обозначила мультимодальную логистику как **один из приоритетов национальной транспортной политики.**

В соответствии с **Постановлением Президента Республики Узбекистан от 27.01.2025 г. № ПП-28** «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан», предусмотрены меры по расширению применения мультимодальных перевозок, строительству логистических центров, а также внедрению цифровых платформ для управления транспортной цепочкой¹. Документ акцентирует необходимость «развития мультимодальных перевозок с интеграцией цифровых решений и транзитных коридоров», подчёркивая их значимость для включения Узбекистана в международные логистические маршруты и повышения экспортного потенциала².

В то же время, несмотря на политический акцент и экономическую потребность, **правовое регулирование мультимодальных перевозок в Узбекистане остаётся недостаточно развитым.** Действующее законодательство содержит нормы, касающиеся отдельных видов транспорта (автомобильного, железнодорожного, воздушного), но отсутствует унифицированная правовая конструкция мультимодального договора. Узбекистан, как и многие другие государства СНГ, не ратифицировал **Конвенцию ООН о международной мультимодальной перевозке грузов от 1980 года**, что создает правовой пробел в регулировании этих отношений на международном уровне³.

¹ Постановление Президента Республики Узбекистан от 27.01.2025 г. № ПП-28 «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан» // Национальная база данных законодательства Республики Узбекистан – <https://lex.uz/docs/7342176>

² Там же, п. 8 приложения № 1 (см. раздел «Целевые параметры и ключевые задачи развития транспортной логистики»).

³ United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980 (Not in force) // United Nations Treaty Collection – https://treaties.un.org/doc/Treaties/1980/05/19800524%2002-04%20AM/Ch_XI_D_5.pdf



Для сравнения, в Российской Федерации мультимодальная перевозка не выделена в качестве самостоятельного договора в Гражданском кодексе, и её правовая конструкция формируется преимущественно на базе договоров транспортной экспедиции и перевозки. В странах ЕС наблюдается тенденция к гармонизации регулирования через нормы Регламента ЕС № 1315/2013 и директивы по комбинированным перевозкам. В отличие от них, Узбекистан находится на начальной стадии формирования **целостной правовой модели мультимодальной логистики**, но при этом обладает заявленным политическим курсом на развитие этой сферы, что открывает пространство для теоретического и законодательного анализа.

Мультимодальная перевозка представляет собой особую форму организации транспортной логистики, при которой доставка груза осуществляется с использованием двух и более видов транспорта, но на основании одного договора и с участием единого ответственного оператора. Этот оператор, именуемый в международной практике Multimodal Transport Operator (МТО), несёт полную ответственность перед грузовладельцем за весь путь следования груза, независимо от того, какие виды транспорта используются и какие субподрядчики привлечены на отдельных этапах. В литературе такой договор характеризуется как смешанный гражданско-правовой контракт, включающий элементы перевозки, экспедиции, хранения, а также договорного управления рисками⁴.

Юридически мультимодальный договор выделяется своей целостностью. В отличие от интермодальных или смешанных перевозок, в которых на каждый вид транспорта заключаются отдельные контракты с разделённой ответственностью, мультимодальная перевозка базируется на едином транспортном документе и единых условиях поставки. Как подчёркивает Г. Г. Шершеневич, ещё в дореволюционный период «существенным условием перевозки является не вид транспорта, а целостность

⁴ Юрченко, О. А. Правовая природа договора мультимодальной перевозки грузов // *Вестник транспортного права*. 2020. № 4. С. 37–41.



обязательства»⁵. Современные исследователи дополняют эту позицию, так, О. А. Жукова указывает, что «мультимодальный договор есть новая правовая форма, создающая единую рамку регулирования разнотипных транспортных услуг»⁶.

Несмотря на растущую популярность мультимодальной логистики в мировой торговле, унифицированного международного правового режима не существует. Попытка создать такой режим была предпринята в форме Конвенции ООН о международной мультимодальной перевозке грузов (Женева, 1980), однако документ так и не вступил в силу - ни одно государство не завершило ратификационную процедуру⁷. Причины отказа стран от ратификации включают:

- потенциальный конфликт с существующими отраслевыми конвенциями как Конвенцией CMR 1956 г., Монреальской конвенцией 1999 г., Гаагскими правилами и др.;
- отсутствие сбалансированной системы ответственности между основным оператором и фактическими перевозчиками;
- политико-экономические опасения государств, зависящих от одного вида транспорта.

В результате регулирование мультимодальных перевозок стало фрагментированным и осуществляется в основном с опорой на частноправовые инструменты. Наиболее распространённым документом в этой сфере является FIATA Multimodal Transport Bill of Lading, признанный многими банками в аккредитивной практике. Кроме того, в международной торговле используются Правила UNCTAD/ICC по мультимодальным транспортным документам (1992), а также положения Инкотермс, особенно правил CIP, DAP и DDP, прямо предполагающих мультимодальную доставку⁸.

⁵ Шершеневич, Г. Ф. Учебник русского гражданского права. — М., 1912. С. 457.

⁶ Жукова, О. А. Мультимодальные перевозки: проблемы правового регулирования // *Транспортное право и практика*. 2019. № 2. С. 24–29.

⁷ United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (Geneva, 1980). https://treaties.un.org/doc/Treaties/1980/05/19800524%2002-04%20AM/Ch_XI_D_5.pdf

⁸ UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents (1992). https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/icc_unctad_multimodal_rules_en.pdf



На национальном уровне правовое регулирование мультимодальных перевозок также различается. В Германии применяется конструкция экспедиционного договора (§§ 453–466 Торгового кодекса Германии, в рамках которого экспедитор может не только организовывать, но и выполнять перевозку, включая мультимодальную, с полной ответственность⁹. В Нидерландах широко используется модель, основанная на Dutch Forwarding Conditions, где мультимодальность обслуживается частноправовым регулированием и судебной практикой торговых судов. В Китае, напротив, осуществляется активная государственная институционализация мультимодальности, где с 2016 года действует система регистрации МТО, используются унифицированные накладные, а цифровая трансформация логистических коридоров является частью инициативы «Один пояс - один путь»¹⁰.

В Узбекистане, ситуация принципиально иная. Здесь законодательство регулирует только отдельные виды транспорта (железнодорожный, автомобильный, воздушный), не выделяя мультимодальный договор как самостоятельную категорию. Гражданские кодексы не содержат его легального определения, а мультимодальные перевозки оформляются через договор транспортной экспедиции, что создаёт высокий уровень неопределённости при наступлении ответственности, особенно если повреждение груза произошло в неустановленном месте. Как подчёркивает А. А. Елисеев, «в ситуации, когда не известно, на каком отрезке пути произошёл ущерб, сторонам крайне трудно определить применимое право и распределить риски»¹¹.

Таким образом, международная практика демонстрирует разные подходы к регулированию мультимодальной логистики, то есть от полной правовой интеграции, до фрагментарного частноправового подхода, и до отсутствия нормативной базы (Узбекистан, Россия). Это разнообразие

⁹ Handelsgesetzbuch (HGB), §§ 453–466. https://www.gesetze-im-internet.de/hgb/_453.html

¹⁰ Chen, L. China's Multimodal Transport under the Belt and Road Initiative. *Journal of Transport and Logistics*. 2020. Vol. 5(2), pp. 22–37.

¹¹ Елисеев, А. А. Юридическая квалификация споров при мультимодальных перевозках // *Журнал международного права и международных отношений*. 2021. № 3. С. 15–21.



подчёркивает необходимость правового осмысления и адаптации на уровне национального законодательства, особенно в государствах, претендующих на роль транзитных хабов. В частности, в Узбекистане, где в соответствии с Постановлением Президента от 27.01.2025 г. № ПП-28 развитие мультимодальных перевозок признано приоритетной задачей, необходимо формирование целостной законодательной базы, учитывающей международные стандарты и особенности внутренней инфраструктуры¹².

Современная мультимодальная логистика невозможно представить без участия специализированных логистических посредников, таких как операторов третьего и четвёртого логистических уровня (далее 3PL и 4PL). Эти субъекты формируют правовую и организационную архитектуру перевозки, принимая на себя не только обязанность по организации перемещения груза, но и комплекс сопутствующих функций от консолидации товаров до таможенного оформления, цифрового отслеживания и юридического сопровождения сделки.

3PL-операторы представляют собой компании, выполняющие транспортно-экспедиционные услуги по поручению клиента. Их правовой статус часто оформляется как договор транспортной экспедиции, регулируемый в странах постсоветского пространства положениями гражданского законодательства. Однако в случае мультимодальной перевозки 3PL-компания фактически выполняет роль контрактного перевозчика, что требует юридического анализа её ответственности как мультимодального оператора.

4PL-операторы (fourth-party logistics) идут ещё дальше: они не просто управляют перевозкой, но интегрируют всю цепь поставок на стратегическом уровне, включая цифровые платформы, контрактацию субподрядчиков, автоматизацию документооборота и управление рисками. В международной практике такие операторы действуют по модели "lead logistics provider", и зачастую именно они заключают единый мультимодальный договор с

¹² Постановление Президента Республики Узбекистан от 12.03.2024 г. № ПП-110 «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан» // <https://lex.uz/docs/7342176>



клиентом. В Узбекистане подобная деятельность пока не получила чёткого правового оформления, однако в свете цифровой трансформации транспортного сектора и интеграции с ЕАЭС и КНР, появление правовых основ для 4PL-операторов представляется неизбежным.

Наряду с институциональным развитием логистических посредников, неотъемлемой частью современной мультимодальной логистики становится цифровизация транспортной документации, прежде всего — внедрение электронных товарно-транспортных накладных (далее e-CMR) и блокчейн-реестров. e-CMR, как цифровой эквивалент документа, предусмотренного Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов 1956 г., начала внедряться с момента вступления в силу Дополнительного протокола к CMR от 20 февраля 2008 г. На 2024 год Протокол ратифицирован более чем 35 странами, включая Литву, Польшу, Францию, Турцию и Казахстан¹³.

e-CMR позволяет устранить бумажную нагрузку, ускорить прохождение границ, обеспечить прозрачность логистической цепи и повысить юридическую доказательную силу перевозки в случае спора. Юридически документ подписывается с использованием электронной подписи, а его хранение и передача обеспечиваются через безопасные цифровые платформы, соответствующие требованиям защиты данных. В ЕС такие платформы сертифицируются в соответствии с Регламентом ЕС № 910/2014, а в Китае — под контролем государственных органов логистики. Согласно данным IRU, переход на e-CMR сокращает общее время обработки перевозки на 40% и снижает логистические издержки до 20%¹⁴.

В контексте мультимодальной перевозки e-CMR может использоваться для автосегмента, а в сочетании с электронными коносаменами (e-BL) или железнодорожными накладными (e-CIM) формируется единая цифровая документация, сопровождающая весь маршрут. Несмотря на отсутствие унифицированного мультимодального электронного документа, практика

¹³ Additional Protocol to the CMR Convention concerning the Electronic Consignment Note (e-CMR), 2008 // UNECE – <https://unece.org/transport/e-cmr>

¹⁴ IRU Report on e-CMR implementation (2023). Available at: <https://www.iru.org/what-we-do/facilitation/e-cmr>



ведущих логистических компаний таких как Maersk, DHL, Alibaba Logistics демонстрирует возможность интеграции цифровых решений на базе смарт-контрактов и распределённых реестров.

Однако возникает ряд правовых вопросов, касающихся:

- допустимости использования е-документов в качестве надлежащего доказательства;
- эквивалентности бумажной и цифровой формы в различных юрисдикциях;
- ответственности за подделку или утерю данных, передаваемых через цифровую платформу;
- признания электронной подписи в трансграничных сделках (особенно между странами с разным уровнем электронной идентификации и криптографических стандартов).

На данный момент Узбекистан не является участником Протокола e-CMR 2008 г., что существенно ограничивает возможности местных перевозчиков по участию в цифровых логистических цепях с ЕС, Турцией и Китаем. Вместе с тем в Стратегии «Цифровой Узбекистан – 2030» заложены положения о переходе на электронные транспортные документы и интеграции с международными логистическими системами. Следовательно, в целях развития мультимодальных перевозок требуется создание нормативной базы для признания e-CMR и e-BL с учётом международной практики и в рамках гармонизации с законодательством ЕАЭС и ШОС.

Таким образом, институциональные и технологические участники мультимодальных перевозок логистические операторы 3PL/4PL и цифровые инструменты e-CMR, блокчейн становятся неотъемлемой частью не только логистической, но и правовой инфраструктуры международной торговли. Их правовой статус, система ответственности, способы доказательства и признания цифровых обязательств требуют дальнейшего осмысления в рамках национального законодательства и международного частного права.



Правовая проблема, которая наиболее остро проявляется в практике мультимодальных перевозок, заключается в определении ответственности перевозчика при повреждении, утрате или задержке доставки груза в тех случаях, когда невозможно установить, на каком именно этапе логистической цепи произошло нарушение. Данная ситуация представляет собой вызов как для участников внешнеэкономической деятельности, так и для правоприменителя, поскольку отсутствует единый нормативный механизм, позволяющий разрешить спор справедливо и эффективно.

В отличие от классических договоров перевозки, в которых ответственность каждого перевозчика ограничена рамками его участка, мультимодальная перевозка строится на принципе единого договора. Грузоотправитель заключает контракт с одним оператором, который организует доставку груза от пункта А до пункта В с использованием нескольких видов транспорта и, возможно, через территории нескольких государств. Однако именно эта договорная целостность порождает особую сложность, если по прибытию товара получатель обнаруживает повреждение, но не может доказать, на каком именно виде транспорта или в какой стране произошёл инцидент, возникает пробел в правовом регулировании, который может привести к отказу в удовлетворении требований.

Теория и международная практика предлагают различные подходы к решению этой проблемы. Наиболее распространённым считается локализационный принцип: если ущерб можно локализовать — то есть установить, на каком участке маршрута он возник, к спору применяется соответствующий правовой режим (например, Конвенция CMR, если речь идёт об автомобильной перевозке, или Гаагско-Висбийские правила - при морской перевозке). Однако, когда такой локализации не происходит, возникает критическая правовая неопределённость. Это может быть связано с отсутствием трекинга, повреждением упаковки, несвоевременным составлением актов или просто с тем, что логистическая цепочка включает несколько подрядчиков, каждый из которых отрицает свою ответственность.



Некоторые страны, такие как Германия, выработали практику презумпции ответственности основного оператора. В немецкой судебной практике оператор мультимодальной перевозки считается ответственным перед клиентом, если он не докажет, что нарушение произошло не по его вине и не на участке, за который он несёт риск. Такой подход опирается на положения Торгового кодекса Германии, а также на правовую доктрину, согласно которой лицо, контролирующее всю логистическую операцию, должно нести и соответствующий уровень ответственности¹⁵. Нидерланды следуют аналогичному курсу, опираясь на типовые условия Dutch Forwarding Conditions, в которых прямо указывается на ответственность экспедитора за весь маршрут, если иное не доказано¹⁶.

Совершенно иная ситуация наблюдается в Узбекистане, где мультимодальная перевозка не получила самостоятельного нормативного оформления, а споры рассматриваются через призму договора транспортной экспедиции или нескольких разрозненных договоров перевозки. В такой модели бремя доказывания ложится на истца, который должен точно установить, где и при каких обстоятельствах произошёл ущерб. Это, как правило, невозможно, особенно при длинной логистической цепочке, проходящей через несколько государств и включающей нецифровизированные участки. В результате заявитель лишается возможности реализовать своё право на компенсацию, а договор утрачивает свою защитную функцию.

Отсутствие международной унификации в данном вопросе остаётся ключевой причиной таких пробелов. Как известно, Конвенция ООН о международной мультимодальной перевозке грузов 1980 г. так и не вступила в силу. Она как раз предусматривала единый режим ответственности, в том числе на случай неопределённости места инцидента¹⁷. Но из-за отсутствия ратификации со стороны государств этот документ остался лишь моделью, не

¹⁵ Koller, R. *Transportrecht*. 9. Auflage. München: C.H. Beck, 2019. S. 634–637.

¹⁶ Dutch Forwarding Conditions (FENEX), 2020 Edition. Доступ: <https://www.fenex.nl/voorwaarden>

¹⁷ United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods (Geneva, 1980) // https://treaties.un.org/doc/Treaties/1980/05/19800524%2002-04%20AM/Ch_XI_D_5.pdf



имеющей нормативной силы. В результате международная логистика и по сей день управляется фрагментированной системой частноправовых инструментов, конвенций по отдельным видам транспорта и корпоративных стандартов, таких как правила FIATA, что создаёт правовой дисбаланс между операторами и грузоотправителями¹⁸.

Некоторые исследователи предлагают установить императивное правило, по которому при отсутствии доказательств места наступления вреда оператор мультимодальной перевозки несёт полную ответственность, если иное прямо не установлено договором¹⁹. Такой подход, с одной стороны, обеспечил бы защиту интересов клиента, а с другой стороны стимулировал бы операторов внедрять цифровые методы контроля (например, GPS-трекинг, датчики температуры и влажности, блокчейн-платформы), позволяющие отслеживать состояние груза в реальном времени. Подобные технологии уже применяются в рамках коридоров Китай - ЕС, но требуют нормативной легитимации для использования в суде как доказательства.

Для Узбекистана решение данной проблемы имеет особую значимость. Будучи страной, стремящейся к расширению транзитного потенциала и углублению логистических связей с Китаем, Ираном, Казахстаном и Европой, он должен гарантировать участникам перевозок предсказуемый и эффективный механизм правовой защиты. В этом контексте целесообразно разработать национальный закон о мультимодальной перевозке, включающий отдельную норму об ответственности оператора при отсутствии точной локализации вреда. Это стало бы важным шагом к созданию современной логистико-правовой экосистемы, соответствующей международным стандартам.

Узбекистан сегодня находится на важнейшем этапе трансформации своей экономической и транспортной модели от преимущественно сырьевой и экспортно-ориентированной к транзитной и интеграционной. Географическое положение страны между Китаем, странами ЕАЭС, Южной Азией и Европой

¹⁸ FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services, 2019 Edition. Доступ: <https://fiata.org>

¹⁹ Елисеев, А. А. Юридическая квалификация споров при мультимодальных перевозках // *Журнал международного права и международных отношений*. 2021. № 3. С. 15–21.



формирует естественный потенциал для превращения её в региональный логистический хаб. В этом контексте развитие мультимодальных перевозок рассматривается не только как инструмент оптимизации внешнеэкономической деятельности, но и как фактор формирования нового правового ландшафта.

Политический акцент на развитии логистики закреплён в Постановлении Президента Республики Узбекистан от 27.01.2025 г. № ПП-28 «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан»²⁰. В данном документе прямо указано на необходимость расширения мультимодальной инфраструктуры, интеграции с цифровыми платформами, а также на разработку нормативной базы, обеспечивающей правовую защиту участников перевозочного процесса. Одновременно, в Стратегии «Цифровой Узбекистан — 2030» отмечена задача перехода к электронным документам в логистике и создания юридических основ для признания цифровых форм контрактов, накладных и транспортных документов²¹.

Однако несмотря на стратегические цели, действующее законодательство Республики Узбекистан не содержит положений, прямо регулирующих мультимодальную перевозку как самостоятельную правовую конструкцию. Статьи Гражданского кодекса, регулирующие договор перевозки и транспортной экспедиции, предназначены для традиционных форм однотипных перевозок. При этом ни в одном из них не предусмотрено положение об ответственности оператора за весь маршрут или о применимом праве в случае многоэтапной международной доставки. Такое положение приводит к фрагментированному правоприменению и вынуждает суды либо механически применять нормы, не адаптированные к мультимодальности, либо отказывать в защите по формальным основаниям²².

²⁰ Постановление Президента Республики Узбекистан от 27.01.2025 г. № ПП-28 «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан» // Lex.uz — <https://lex.uz/docs/7342176>

²¹ Постановление Президента РУз от 28.10.2020 г. № ПП-4889 «О мерах по ускоренному развитию цифровой экономики и электронной торговли» // Lex.uz — <https://lex.uz/docs/5081480>



В целях преодоления этих пробелов и создания устойчивой правовой среды целесообразно рассмотреть введение специального закона или главы в Гражданский кодекс, посвящённой мультимодальной перевозке. Такой закон мог бы включать:

- определение мультимодального договора с учётом международной практики FIATA Model Rules или проекта Конвенции ЮНСИТРАЛ);
- закрепление ответственности мультимодального оператора за весь маршрут независимо от привлечённых субперевозчиков;
- положения о допустимости электронных транспортных документов, в частности e-CMR, e-BL, их юридическую силу и возможность использования в суде;
- нормы о выборе применимого права и юрисдикции, особенно в случае споров с участием иностранных грузоотправителей.

Анализ международной практики показывает, что государства, эффективно интегрированные в глобальные логистические цепочки, не ограничиваются регулированием лишь отдельных видов транспорта. Они создают гибкие правовые конструкции, поддерживаемые частными контрактными стандартами, цифровыми платформами и международными соглашениями. Например, в Китае действует система обязательной регистрации мультимодальных операторов и выдачи цифровой накладной, признанной государственными органами. В Германии мультимодальные перевозки квалифицируются через договор транспортной экспедиции, но с расширенным объёмом ответственности, поддержанным судебной практикой²³.

Узбекистан, в свою очередь, уже предпринимает шаги по институциональному развитию логистической инфраструктуры. В частности, в рамках соглашений с Китаем и Ираном планируется расширение железнодорожных и автомобильных коридоров, включая терминалы и логистические центры в Навои и Сырдарьинской области²⁴. Однако без

²³ Koller, R. *Transportrecht*. München: C.H. Beck, 2019. S. 621–637.

²⁴ Агентство стратегического развития Узбекистана. Доклад по развитию транспортной инфраструктуры (2023) // <https://strategy.uz>



правового сопровождения с чётко установленным режимом ответственности, правами сторон и допустимостью цифровых доказательств, такие проекты рискуют остаться экономически уязвимыми.

Создание полноценной нормативной базы в области мультимодальной логистики также позволит Узбекистану участвовать в разработке новых региональных соглашений, в том числе в рамках ЕАЭС, ШОС и ОИС. Кроме того, страна сможет претендовать на признание своей юрисдикции как благоприятной для заключения международных логистических контрактов. Это особенно актуально в условиях активного притока иностранных инвестиций в инфраструктуру, а также стремления страны к интеграции в глобальные транспортные цепи без потери суверенного правового контроля.

Проведённое исследование позволяет сформулировать принципиальные правовые выводы, имеющие как теоретическое, так и прикладное значение для построения современного законодательства в сфере мультимодальной логистики.

Во-первых, мультимодальная перевозка представляет собой самостоятельный тип договорных обязательств, отличающийся от смешанной или последовательной перевозки не количеством транспортных звеньев, а **единством правового режима, договора и ответственности**. Следовательно, её правовая природа требует не производного регулирования через нормы о транспортной экспедиции или перевозке, а **прямого нормативного закрепления с учётом специфики объекта, субъекта и цифровых инструментов логистики**.

Во-вторых, отсутствие унифицированного международного договора, регулирующего мультимодальные перевозки, создаёт структурный правовой пробел. Фрагментарное применение различных конвенций (CMR, CIM, Гаагские и Гамбургские правила и др.) ведёт к коллизионным спорам, правовой неопределённости и снижению предсказуемости судебной защиты. Особенно это проявляется при **невозможности установить место причинения вреда**, в



таких случаях требуется императивное закрепление **презумпции ответственности основного оператора**.

В-третьих, действующее законодательство Республики Узбекистан **не содержит конструкции мультимодального договора**, не устанавливает критерии допустимости электронных перевозочных документов и не обеспечивает сквозной защиты при трансграничной логистике. Это создаёт риск отказа в защите по формальным основаниям даже при очевидном нарушении обязательств со стороны логистических посредников.

В-четвёртых, учитывая стратегическую установку на формирование Узбекистана как транзитного узла Центральной Азии, необходимо немедленно инициировать **законодательную кодификацию мультимодальных перевозок**. При этом особое внимание должно быть уделено:

- нормативному определению статуса мультимодального оператора;
- внедрению единого режима ответственности при неопределённости места повреждения;
- признанию e-CMR, e-BL и иных цифровых документов как юридически эквивалентных бумажным;
- закреплению правил о применимом праве и юрисдикции в трансграничных логистических сделках.

Без системного правового оформления мультимодальной логистики невозможно обеспечить надёжность внешнеэкономических контрактов, конкурентоспособность логистических маршрутов и защиту интересов узбекских и иностранных участников торговли. Упущение этого вопроса на законодательном уровне не только создаёт внутреннюю правовую уязвимость, но и ставит под сомнение способность национальной правовой системы эффективно интегрироваться в международные логистические стандарты.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гражданский кодекс Республики Узбекистан
<https://lex.uz/docs/180550#195066>



2. Постановление Президента Республики Узбекистан от 27.01.2025 г. № ПП-28 «О мерах по дальнейшему развитию транспортно-логистической системы Республики Узбекистан» <https://lex.uz/docs/7342176#7344207>
3. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 09.09.2000 г. № 348 «О транспортно-экспедиционной деятельности» <https://lex.uz/docs/362437>
4. Chen, L. (2020). *China's Multimodal Transport under the Belt and Road Initiative*. Journal of Transport and Logistics, 5(2), 22–37.
5. Dutch Forwarding Conditions. (2020). Federation of Dutch Forwarding and Logistics Organisations (FENEX). Retrieved from <https://www.fenex.nl/voorwaarden>
6. FIATA. (2019). *FIATA Model Rules for Freight Forwarding Services*. Retrieved from <https://fiata.org>
7. IRU. (2023). *e-CMR: The Digital Future of Road Transport*. Retrieved from <https://www.iru.org/what-we-do/facilitation/e-cmr>
8. Koller, R. (2019). *Transportrecht* (9th ed.). München: C.H. Beck.
9. United Nations. (1980). *United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods* (Geneva). Retrieved from https://treaties.un.org/doc/Treaties/1980/05/19800524%2002-04%20AM/Ch_XI_D_5.pdf
10. UNCTAD. (2020). *Proposal for New Multimodal Transport Legal Framework (Working Draft)*. Retrieved from <https://unctad.org/webflyer/future-multimodal-transport-law>
11. Елисеев, А. А. (2021). Юридическая квалификация споров при мультимодальных перевозках. *Журнал международного права и международных отношений*, (3), 15–21.
12. Жукова, О. А. (2019). Мультимодальные перевозки: проблемы правового регулирования. *Транспортное право и практика*, (2), 24–29.