



Пределы договорной свободы в регулировании ответственности экспедитора: конституционно-правовой аспект

П. А. Ромашов

Кандидат юридических наук,
доцент кафедры конституционного и административного права

Пермский государственный
национальный исследовательский университет
614068, Россия, г. Пермь, ул. Букирева, 15

E-mail: romashov059@gmail.com

Аннотация: в статье исследуется вопрос о правовой природе норм, закрепляющих ответственность экспедитора за сохранность груза. Обосновывается, что конституционные принципы правового государства, баланса частных и публичных интересов определяют императивный характер положений пункта 1 статьи 796, статьи 803 Гражданского кодекса Российской Федерации и пункта 1 статьи 7 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности». Особое внимание уделяется публичному элементу транспортно-экспедиционной деятельности, получившему новое законодательное закрепление в Федеральном законе от 7 июня 2025 г. № 140-ФЗ. Анализируется ничтожность договорных условий, ограничивающих ответственность экспедитора, как нарушение конституционно значимого баланса интересов. Делается вывод о том, что транспортно-экспедиционная деятельность приобретает черты публично значимой и это влечет усиление императивных начал в ее правовом регулировании.

© Ромашов П. А., 2026



Эта работа распространяется по лицензии CC BY 4.0.
Чтобы просмотреть копию этой лицензии, посетите
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Ключевые слова: транспортная экспедиция; ответственность экспедитора; конституционное правосудие; публичный интерес; императивные нормы; свобода договора; ничтожность сделки

Limits of Contractual Freedom in Regulating the Expeditor's Liability: A Constitutional and Legal Aspect

P. A. Romashov

Perm State University
15, Bukireva st., Perm, 614068, Russia

E-mail: romashov059@gmail.com

Abstract: *based on a constitutional and legal analysis, the article examines the legal nature of the rules establishing the liability of a freight forwarder for the safety of cargo. It substantiates that the constitutional principles of the rule of law, the balance of private and public interests predetermine the imperative nature of the provisions of paragraph 1 of Article 796, 803 of the Civil Code of the Russian Federation and paragraph 1 of Article 7 of the Federal Law "On Freight Forwarding Activities". Special attention is paid to the public element of freight forwarding activities, which received new legislative consolidation in Federal Law No. 140-FZ of June 7, 2025. The nullity of contractual terms limiting the forwarder's liability is analyzed as a violation of the constitutionally significant balance of interests. It is concluded that freight forwarding activities are acquiring the features of publicly significant activities, which entails the strengthening of imperative principles in their legal regulation.*

Keywords: *freight forwarding; forwarder's liability; constitutional justice; public interest; freedom of contract; imperative norms; nullity of transaction*

Конституция Российской Федерации¹ провозглашает Россию правовым государством (ст. 1), в котором человек, его права и свободы являются высшей ценностью (ст. 2). Одновременно Конституция РФ гарантирует свободу экономической деятельности и свободу договора как ее проявление (ст. 34, 35). Однако конституционная доктрина и практика Конституционного Суда Российской Федерации (КС РФ) последовательно исходят из того, что свобода договора не является абсолютной. Как неоднократно указывал Конституционный Суд, федеральный законодатель при регулировании предпринимательской деятельности обязан обеспечивать баланс прав и обязанностей всех участников рыночных отношений и вправе устанавливать пределы частной автономии, если это необходимо для защиты конституционно значимых

¹ Конституция Российской Федерации: принята всенар. голосованием 12 дек. 1993 г. (с изменениями, одобренными в ходе общерос. голосования 01.07.2020).

ценностей: основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства (ч. 3 ст. 55 Конституции РФ)².

Настоящая статья посвящена рассмотрению публичного элемента в транспортно-экспедиционной деятельности, который существенно усилился в результате последних законодательных изменений. Данный аспект исследуется через призму конституционно-правовых и цивилистических принципов, которые определяют императивный характер норм об ответственности экспедитора за сохранность груза. Автор приходит к заключению, что известные ограничения (пределы) свободы договора в транспортно-экспедиционной деятельности (в части ответственности экспедитора) носят конституционно-правовой характер.

Конституционный Суд РФ в ряде своих решений сформулировал правовые позиции, имеющие принципиальное значение для понимания пределов договорной свободы. Как указано выше, в Постановлении от 20 декабря 2011 г. № 29-П КС РФ пришел к выводу, что общим принципом регулирования правоотношений в сфере перевозок является необходимость соблюдения баланса между интересами потребителей услуг как экономически более слабой стороны и интересами профессиональных участников рынка. В Постановлении от 18 июля 2008 г. № 10-П³ подчеркнуто, что свобода лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность, должна быть уравновешена требованием ответственного отношения к правам и свободам тех, кого затрагивает их хозяйственная деятельность.

Эти конституционные положения в полной мере применимы к отношениям по транспортной экспедиции. Клиент экспедитора – грузоотправитель или грузополучатель – зачастую не обладает специальными познаниями в области организации перевозок, не может контролировать весь логистический процесс и, по существу, доверяет груз профессиональному участнику. В этой диспозиции конституционный принцип справедливости требует усиленной защиты интересов клиента, что и достигается путем установления императивных норм об ответственности экспедитора.

Примечательно, что сам законодатель, закрепляя в пункте 1 статьи 1 Федерального закона «О транспортно-экспедиционной деятельности» (далее – Закон № 87-ФЗ)⁴ возможность определения условий договора соглашением сторон, одновременно в статье 11 того же закона устанавливает жесткий запрет на уменьшение ответственности экспедитора, объявляя такие соглашения ничтожными. По мнению автора, это свидетельствует о том, что законодатель при регулировании рассматри-

² По делу о проверке конституционности положения подпункта 3 пункта 2 статьи 106 Воздушного кодекса Российской Федерации в связи с жалобами закрытого акционерного общества «Авиационная компания «Полет» и открытых акционерных обществ «Авиакомпания «Сибирь» и «Авиакомпания «Ютэйр»»: постановление Конституционного Суда РФ от 20 дек. 2011 г. № 29-П.

³ По делу о проверке конституционности положений абзаца четырнадцатого статьи 3 и пункта 3 статьи 10 Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при проведении государственного контроля (надзора)» в связи с жалобой гражданина В. В. Михайлова: постановление Конституционного Суда РФ от 18 июля 2008 г. № 10-П.

⁴ О транспортно-экспедиционной деятельности: Федер. закон от 30 июня 2003 г. № 87-ФЗ: принят Гос. Думой 11 июня 2003 г.

ваемых отношений, действуя в рамках осязаемых конституционных рамок, императивно ограничивает договорную свободу для защиты публично значимых интересов.

Дискуссия о публично-правовой природе транспортной экспедиции неоднократно и на протяжении довольно долгого времени поднималась в доктрине. Ряд ученых, включая Г. П. Савичева, обосновывали квалификацию договора транспортной экспедиции как публичного договора, поскольку речь идет об услугах, оказываемых профессиональными коммерческими структурами⁵. М. И. Брагинский отмечал, что режим публичных договоров представляет собой один из случаев действия публичного начала в гражданском праве⁶. Высказывались и отстаивались учеными-юристами и альтернативные позиции и точки зрения. Однако последние изменения, исследуемые автором в рамках настоящей статьи, позволяют актуализировать прежнюю полемику и обосновать вывод, что новое законодательное измерение явно свидетельствует о наличии публичных начал и публичных элементов в транспортно-экспедиционной деятельности.

Принятие Федерального закона от 7 июня 2025 г. № 140-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О транспортно-экспедиционной деятельности” и отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон № 140-ФЗ) перевело эту дискуссию в практическую плоскость. Новый закон, вступающий в силу поэтапно – с 1 и 6 сентября 2025 года и с 1 марта и 1 сентября 2026 года, по мнению автора, существенно меняет правовой режим транспортно-экспедиционной деятельности.

Как следует из пояснительной записки к законопроекту⁷, цель изменений – повышение безопасности при осуществлении транспортно-экспедиционной деятельности, усиление контроля за перевозкой грузов в связи с ростом случаев выявления грузоотправлений, содержащих наркотические средства, оружие, боеприпасы, драгоценные металлы, контрафактную продукцию, а также товары двойного назначения. «Пробелы в правовом регулировании указанной сферы способствуют бесконтрольному перемещению по территории Российской Федерации и за ее пределы запрещенных либо ограниченных в обороте предметов и веществ преступными группами и отдельными лицами, в том числе вынашивающими террористические намерения для целей совершения резонансных диверсионно-террористических актов».

Согласно Заклчению Комитета Совета Федерации по конституционному законодательству и государственному строительству Федерального Собрания РФ от 3 июня 2025 г.⁸, Совету Федерации рекомендуется одобрить Федеральный закон «О внесении изменений в Федеральный закон “О транспортно-экспедиционной деятельности” и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Комитет отмечает, что этот федеральный закон вносит изменения в Закон № 87-ФЗ и «устанавливает, что выработка государственной политики и нормативно-правовое регулирование в сфере

⁵ Гражданское право: в 2 т. / отв. ред. Е. А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: БЕК, 2000. Т. II, полутом 2. С. 66.

⁶ Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право: общие положения. М.: Статут, 1997. С. 197–198.

⁷ Пояснительная записка к проекту Федерального закона № 682527-8 «О внесении изменений в Федеральный закон “О транспортно-экспедиционной деятельности” и отдельные законодательные акты Российской Федерации». URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/682527-8>.

⁸ Там же.

транспортно-экспедиционной деятельности будут осуществляться уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти». Закон также «наделяет Правительство Российской Федерации полномочием по формированию и ведению реестра экспедиторов на национальной цифровой транспортно-логистической платформе Российской Федерации «ГосЛог» и устанавливает требования к юридическому лицу, индивидуальному предпринимателю, осуществляющим транспортно-экспедиционную деятельность, в частности отсутствие у руководителя такого юридического лица, у такого индивидуального предпринимателя непогашенной или неснятой судимости за преступления в сфере экономической деятельности. Оказание экспедиционных услуг лицами, сведения о которых не включены в реестр экспедиторов, не допускается».

На основе проведенного анализа ключевых новелл автор акцентирует внимание на новых нормативных положениях, указывающих на усиление публичных начал в транспортно-экспедиционной деятельности.

Во-первых, введена статья 1.1 Закона № 87-ФЗ, в соответствии с которой «выработка государственной политики и нормативно-правовое регулирование в сфере транспортно-экспедиционной деятельности осуществляются уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти». Это означает, что сфера деятельности профессиональных экспедиторов признается имеющей государственное значение.

Во-вторых, устанавливается запрет на оказание экспедиционных услуг лицами, сведения о которых не включены в реестр экспедиторов, формируемый и ведомый на национальной цифровой транспортно-логистической платформе «ГосЛог». К лицам, осуществляющим транспортно-экспедиционную деятельность, предъявляются дополнительные требования, включая отсутствие у руководителя юридического лица или индивидуального предпринимателя непогашенной или неснятой судимости за преступления в сфере экономической деятельности.

В-третьих, введена статья 2.1 Закона № 87-ФЗ, устанавливающая ограничения на организацию перевозки грузов: «При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозкой предметов и веществ, изъятых из гражданского оборота или ограниченно оборотоспособных, экспедитор обязан обеспечить соблюдение требований к их перевозке... В случае невозможности обеспечить соблюдение таких требований оказание экспедиционных услуг не допускается».

В-четвертых, установлена обязанность экспедитора принимать организационные меры по выявлению предметов и веществ, которые запрещены к перевозке. Перечень таких мер, порядок и сроки их реализации определяются Правительством РФ по согласованию с федеральными органами исполнительной власти в области обеспечения безопасности и внутренних дел.

В-пятых, введено требование о хранении транспортно-экспедиционными компаниями информации о заключенных договорах в течение трех лет в информационных системах с предоставлением доступа к ней государственным органам, осуществляющим оперативно-розыскную деятельность или обеспечение безопасности Российской Федерации.

Как следует из проведенного анализа, транспортно-экспедиционная деятельность приобретает сегодня публично значимые начала и становится не просто разновидностью предпринимательской деятельности, а публично значимой деятельностью,

выполняющей важные государственные функции по защите конституционных ценностей и национальных интересов, а также обеспечению безопасности перевозок, контролю за оборотом товаров и др.

Анализ пункта 1 статьи 7 Закона № 87-ФЗ, а также статьи 803 и пункта 1 статьи 796 Гражданского кодекса РФ⁹ в системной связи с конституционными принципами и новым публично-правовым регулированием позволяет сделать однозначный вывод об их неслучайном императивном характере (императивном характере ответственности экспедитора).

Таким образом, императивным ограничением свободы договора транспортной экспедиции в части, устанавливающей основания ответственности экспедитора, по мнению автора, преследуется ряд конституционно значимых целей, а именно: 1) защита прав и законных интересов клиента как экономически более слабой стороны (ст. 2, 7, 17 Конституции РФ); 2) обеспечение стабильности гражданского оборота и предсказуемости имущественных последствий (ст. 8 Конституции РФ); 3) обеспечение публичной безопасности, учитывая возложение на экспедиторов публично-правовых обязанностей по контролю за перевозимыми грузами (ч. 3 ст. 55 Конституции РФ). В этом выводе автор принимает во внимание и другие имеющиеся точки зрения ученых.

«Ex ante ограничения в виде императивных норм имеют массу преимуществ, среди которых предсказуемость регулятивного режима, устранение судебного произвола, четкие и однозначные сигналы контрагентам о необходимости воздерживаться от согласования тех или иных условий и, вследствие этого, снижение издержек на рассмотрение споров. Императивные нормы достаточно четко блокируют свободу договора»¹⁰. Однако вместе с этим, как справедливо отмечается учеными, «такие запреты неминуемо оказываются либо избыточными, либо недостаточными в отдельных случаях с учетом соответствующего контекста конкретной ситуации. Блокируя те условия, которые политика права действительно требует запрещать, такие нормы, в силу естественных языковых и эпистемологических ограничений, не могут идеально покрыть именно ту сферу, где этот запрет необходим (не более и не менее). Даже при самом тщательном подходе к разработке текста соответствующей императивной нормы могут иметь место случаи, когда применение соответствующего запрета в конкретном фактологическом контексте будет излишним или, наоборот, выяснится недостаточность этих ограничений»¹¹.

Принимая во внимание обозначенные недостатки, автор все же полагает, что описанные правовые ограничения играют положительную роль в правовом регулировании, ибо направлены на защиту ценностей в контексте статьи 55 Конституции РФ и достижение социально полезных интересов общества в целом (ранее на это верно указывал А. В. Малько)¹².

⁹ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая): Федер. закон от 26 янв. 1996 г. № 14-ФЗ: принят Гос. Думой 22 дек. 1995 г. (ред. от 24.06.2025).

¹⁰ *Карпетов А. Г., Савельев А. И.* Свобода договора и ее пределы: в 2 т. М.: Статут, 2012. Т. 2: Пределы свободы определения условий договора в зарубежном и российском праве. С. 6.

¹¹ Там же.

¹² *Малько А. В.* Стимулы и ограничения в праве: моногр. М.: Юрист, 2004. С. 91.

Сформулированные ранее Конституционным Судом РФ правовые позиции о необходимости баланса частных и публичных интересов воплотились в законодательной конструкции статьи 11 Закона № 87-ФЗ, допускающей лишь увеличение ответственности экспедитора по соглашению сторон, но запрещающей ее уменьшение. Как справедливо отмечал В. В. Витрянский, особенность ответственности профессионального участника обусловлена публичным характером его деятельности¹³.

В определенном смысле изложенные автором выводы находят свое подтверждение и в правовых позициях Верховного Суда РФ, который последовательно проводит линию на защиту слабой стороны в отношениях по транспортной экспедиции, что полностью соответствует названным конституционным принципам.

В Постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 26 июня 2018 г. № 26¹⁴ разъяснено, что перевозчик (и, по аналогии, экспедитор) несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение груза независимо от наличия вины, в том числе за случайное причинение вреда (п. 11). Это означает, что ответственность наступает на началах риска, а не вины, что является повышенным стандартом ответственности, обусловленным публичной значимостью такой деятельности.

В Обзоре судебной практики Верховного Суда РФ № 2 (2022)¹⁵, в пункте 16, сформулированы аналогичный подход правоприменителя и важнейшая правовая позиция: условие договора транспортной экспедиции, ограничивающее размер упущенной выгоды, подлежащей возмещению клиенту, является ничтожным. Судебная коллегия по экономическим спорам прямо указала, что обязанность экспедитора возместить упущенную выгоду в полном объеме установлена императивной нормой и, в силу пункта 4 статьи 421 Гражданского кодекса РФ, стороны не вправе ограничивать ее размер. Такой же подход закреплен в Обзоре судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции¹⁶, а также в ранее сложившейся судебной практике Высшего Арбитражного Суда РФ.

Судебной практикой Судебных коллегий Верховного Суда РФ (Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 15 декабря 2020 г. № 45-КГ20-18-К7; Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 3 октября 2014 г. № 304-ЭС14-2118 по делу № А46-10923/2013; Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 20 апреля 2021 г. № 309-ЭС20-22227 по делу № А76-4138/2019) авторский вывод также подтверждается, поскольку в своих правовых позициях суды пришли к однозначным выводам и единообразию в применении исследованных норм права. Во всех случаях Судебные коллегии Верховного Суда РФ исходили из законодательно

¹³ Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. М.: Статут, 2003. Кн. 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 472.

¹⁴ О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 июня 2018 г. № 26.

¹⁵ Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации № 2 (2022): утв. Президиумом Верховного Суда РФ 12 окт. 2022 г. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_428739/.

¹⁶ Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции: утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20 дек. 2017 г. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_285603/.

установленной обязанности экспедитора нести ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору экспедиции, независимо от наличия или отсутствия вины экспедитора. То есть экспедитор, не исполнивший взятых на себя обязательств, несет ответственность независимо от наличия или отсутствия вины и может быть освобожден от ответственности лишь при наличии обстоятельств непреодолимой силы. Толкование пункта 1 статьи 7 Закона № 87-ФЗ, предполагающее возможность освобождения экспедитора от ответственности при доказанности его невиновности, является неверным.

Обозначенные правовые позиции формируют устойчивый правовой режим, в рамках которого ответственность экспедитора рассматривается как конституционно гарантированный минимум защиты прав клиента.

Автор обращает внимание и на то, что положения статьи 11 Закона № 87-ФЗ устанавливают ничтожность соглашения об устранении имущественной ответственности экспедитора или уменьшении ее размеров. Это законодательное решение, по мнению автора, имеет глубокий конституционно-правовой смысл (подтекст). Ничтожность, будучи наиболее строгой мерой гражданско-правовой защиты, применяется, как правило, тогда, когда нарушение посягает на публичные интересы либо права и охраняемые законом интересы третьих лиц (ст. 168 ГК РФ). Установление ничтожности соглашений об уменьшении ответственности экспедитора свидетельствует о том, что законодатель рассматривает надлежащий уровень ответственности экспедитора как условие, значимое не только для конкретного клиента, но и для всего гражданского оборота и обеспечения стабильности и предсказуемости экономических отношений, охраняемых не только гражданским, но и конституционным законодательством РФ.

С учетом новых публично-правовых обязанностей, возложенных на экспедиторов Законом № 140-ФЗ, значение императивных норм об ответственности еще более возрастает. Экспедитор, которому государство передает функции по контролю за перевозимыми грузами и обеспечению безопасности, не может одновременно с этим минимизировать свою имущественную ответственность перед клиентом. Это нарушало бы конституционный принцип соразмерности ограничений прав и обязанностей.

Проведенное исследование позволяет автору сделать ряд выводов. Во-первых, положения пункта 1 статьи 796 и статьи 803 ГК РФ и пункта 1 статьи 7 Закона № 87-ФЗ, закрепляющие ответственность экспедитора за сохранность груза, носят императивный характер, что предопределено конституционными принципами правового государства, справедливости и необходимости защиты не только прав экономически более слабой стороны, но и иных конституционных ценностей (ст. 55 Конституции РФ). Конституционный Суд РФ неоднократно подчеркивал, что федеральный законодатель вправе ограничивать свободу договора для защиты конституционно значимых ценностей, и именно это наблюдается в транспортно-экспедиционной деятельности в настоящее время. Во-вторых, деятельность профессиональных экспедиторов приобретает выраженный публичный элемент, что подтверждается исследованным новейшим законодательством (Закон № 140-ФЗ). Экспедиторы не просто оказывают услуги клиентам, но выполняют публично значимые функции: участвуют в обеспечении транспортной безопасности, контролируют оборот товаров, взаимодействуют с государственными органами в целях защиты национальных интересов. Это принципиально меняет правовую природу их деятельности, приближая ее к статусу публично

значимой. В-третьих, отступление от императивных правил об ответственности экспедитора в сторону, ухудшающую положение клиента, не допускается и влечет ничтожность соответствующего договорного условия на основании статьи 11 Закона № 87-ФЗ во взаимосвязи со статьей 168 ГК РФ. Суды при рассмотрении споров обязаны давать оценку таким условиям независимо от наличия соответствующих ссылок сторон, применяя последствия ничтожности части сделки. В-четвертых, усиление публично-правового регулирования транспортно-экспедиционной деятельности должно сопровождаться сохранением и даже усилением гарантий прав клиентов, включая императивные нормы об ответственности. Это соответствует конституционному принципу баланса прав и обязанностей и правовым позициям КС РФ, из которых вытекает, что возложение на предпринимателя публично значимых функций требует адекватных гарантий защиты прав тех лиц, в интересах которых осуществляются эти функции.

Таким образом, конституционно-правовой анализ подтверждает, что пределы договорной свободы в регулировании ответственности экспедитора установлены законодателем не произвольно, а в соответствии с конституционными принципами, с учетом публичной значимости транспортно-экспедиционной деятельности. Дальнейшее развитие законодательства в этой сфере должно сохранять и укреплять этот подход.

Библиографический список

Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право: [в 5 кн.]. М.: Статут, 2003. Книга 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта.

Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право: общие положения. М.: Статут, 1997.

Гражданское право: в 2 т. / отв. ред. Е. А. Суханов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: БЕК, 2000. Т. II, полутом 2.

Карапетов А. Г., Савельев А. И. Свобода договора и ее пределы. М.: Статут, 2012. Т. 2: Пределы свободы определения условий договора в зарубежном и российском праве.

Малько А. В. Стимулы и ограничения в праве: моногр. М.: Юристъ, 2004.

Информация для цитирования

**Ex
jure**

Ромашов П. А. Пределы договорной свободы в регулировании ответственности экспедитора: конституционно-правовой аспект // *Ex jure*. 2026. № 2. С. 102–110. DOI: 10.17072/2619-0648-2026-2-102-110. EDN HDXXWU

Romashov P. A. Limits of Contractual Freedom in Regulating the Expeditor's Liability: A Constitutional and Legal Aspect. *Ex jure*. 2026. № 2. Pp. 102–110. DOI: 10.17072/2619-0648-2026-2-102-110. EDN HDXXWU
