

ЦИФРОВЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПЛАТФОРМЫ И АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ¹

Сморчкова Л.Н.²

Ключевые слова: цифровые платформы, хозяйственные связи, логистика, административно-правовое регулирование, государственное воздействие, Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа.

Аннотация

Цель: проанализировать цифровые логистические платформы как средство организации хозяйственных связей в данной сфере экономических отношений, как потенциальный предмет правового регулирования и как инструмент административно-правового упорядочивания и контроля в логистике.

Методы: системный и экспертный анализ, сравнительно-правовой, формально-юридический методы.

Результат: Доказана актуальность правового регулирования отношений, складывающихся при организации, функционировании и посредничестве цифровых логистических платформ, активно используемых в настоящее время хозяйствующими субъектами при ведении своей деятельности, с учетом их существующего многообразия и видовых особенностей. Выявлена необходимость создания прозрачности отношений участников логистических цепочек путем ведения электронного документооборота, ведение различного рода реестров, прослеживаемости совершаемых сделок и иных юридически значимых действий. Показана значимость правового участия государства как с целью упорядочивания логистической сферы посредством использования административно-правовых средств, так и целью осуществления правового контроля деятельности участников логистических отношений посредством создания и внедрения Национальной цифровой транспортно-логистической платформы Российской Федерации «ГосЛог». Сделан вывод, что государственная платформа «ГосЛог» своим функционалом в определенной мере выполняет функцию правового регулятора.

Практическая ценность: результаты исследования могут быть учтены при создании и последующем совершенствовании правового регулирования создания и функционирования цифровых логистических платформ как на высшем федеральном уровне, так и в подзаконном законодательстве.

DOI: 10.24412/1994-1404-2026-3-00-21

Введение

Современный уровень развития информационных технологий позволяет выстраивать юридически значимые связи между хозяйствующими субъектами, основываясь на совершенно иных механизмах и методах взаимодействия. В этом отношении очень перспективно выглядит такая форма посредничества, как цифровая платформа, которая в соответствии с пунктом 2 статьи 2 Федерального закона от 31 июля 2025 года № 289-ФЗ «Об отдельных вопросах регулирования платформенной экономики в Российской Федерации»³

(далее — Федеральный закон о платформенной экономике) представляет собой информационную систему (также возможно сайт в сети «Интернет» или программу для ЭВМ), обеспечивающую технические, организационные, информационные и иные возможности для взаимодействия неограниченного круга лиц, в том числе в целях обмена информацией и ее распространения, продажи товаров, выполнения работ, оказания услуг.

Иными словами, цифровая платформа — это такой информационный (цифровой) ресурс, использование которого облегчает формирование между заинтересованными субъектами устойчивых связей на основе

³ Собрание законодательства Российской Федерации, № 31 от 4 августа 2025 г., ст. 4643.

¹ Публикация подготовлена в рамках выполнения НИР № FMUZ-2024-0040 «Обеспечение устойчивого экономического развития Российской Федерации средствами административно-правового регулирования», предусмотренной государственным заданием ИГП РАН, и является служебным произведением ИГП РАН.

² **Сморчкова Лариса Николаевна**, доктор юридических наук, доцент, ведущий научный сотрудник сектора административного права и административного процесса Института государства и права РАН, Москва, Российская Федерация.

E-mail: l.smorchkova@mail.ru

повышенной доступности информации о потенциальных контрагентах и предоставляемых ими товарах и услугах, а также инструментария для установления договорных отношений посредством цифрового сервиса, что в свою очередь в целом создает технологические условия для развития бизнеса. А посредством правового регулирования платформенной экономики на высшем федеральном уровне сделан существенный шаг по сокращению дистанции и пробелов в понимании связей и форм взаимодействия между правом и цифровой экономикой, что можно рассматривать как работающий междисциплинарный подход и один из примеров адекватной реакции на современные технологические и социогуманитарные вызовы [1].

В статье будут подробно рассмотрены цифровые логистические платформы, как один из активно развивающихся видов цифровых платформ, в соотношении с существующим административно-правовым регулированием в данной сфере — насколько широко осуществляется правовое воздействие на общественные отношения, возникающие в процессе функционирования логистических правовых платформ, с одной стороны, и насколько логистические правовые платформы могут выступать средством (инструментом) административно-правового регулирования в логистике, с другой.

Понятие и виды логистических цифровых платформ

Цифровые платформы стали одним из наиболее действенных средств внедрения цифровых технологий в реальный бизнес, поскольку позволяют решить такие серьезные задачи, как обработка огромных массивов данных, за счет которых можно составлять портреты своих потребителей и тем самым прогнозировать их поведение и реакцию на различные продукты; формирование целых цифровых экосистем, дающих возможность компаниям более эффективно использовать и управлять этими данными, тем самым создавая конкурентное преимущество на рынке и открывая дополнительные направления для развития и роста [2, с. 26].

Цифровые платформы в настоящее время зарекомендовали себя в качестве устойчивого инструмента организации взаимодействия субъектов экономических отношений, благодаря своей принадлежности к цифровой инфраструктуре, то есть возможности использования цифровых технологий в условиях нового модельного цифрового технологического уклада; направленности на создание ценности для участников хозяйственных связей, поскольку при их взаимодействии на платформе происходит оптимизация стоимости товаров, работ или услуг за счет снижения транзакционных издержек и повышения эффективности сотрудничества; многосторонности возникающих отношений, которое подразумевает возможность параллельного вовлечения нескольких разностатусных

субъектов посредством ресурсов платформы (производителей, покупателей, посредников, перевозчиков, иных участников хозяйственных цепочек) [3, с. 10—11].

Цифровые платформы активно способствуют развитию такого важного сегмента экономики, как электронная торговля, создают благоприятную регуляторную среду на национальном, региональном и глобальном уровнях, что отвечает целям продвижения интересов России как одного из ключевых участников мировой высокотехнологичной торговли, для чего необходимы правовые инструменты и правовые конструкции, направленные на обеспечение ее участникам возможности совершать юридические действия в цифровой среде в предсказуемых, четких и стабильных правовых условиях [4, с. 103].

Цифровые платформы функционируют и активно используются в многих сферах деятельности, хотя правовое регулирование платформенной экономики было пока что осуществлено только применительно к отношениям, возникающим между операторами посреднических цифровых платформ, их партнерами, пользователями и иными лицами в связи с продажей товаров, выполнением работ, оказанием услуг. При этом посредническая цифровая платформа предоставляет технические возможности для размещения заказов и (или) карточек товаров, работ, услуг, совершения сделок, осуществления оплаты товара, работы, услуги пользователем в пользу партнера, но не является специализированной в определенной сфере хозяйственной деятельности.

По оценке ученых, законодатель впервые попытался урегулировать платформенные отношения, основываясь на смешении экономических разработок в области платформенной экономики и технического характера терминологии. Однако ему не удалось создать закон общего характера, нормы которого можно было бы распространить на все виды существующих цифровых платформ, а не только в отношении посреднических, соответствующих требованиям и критериям, установленным в Федеральном законе о платформенной экономике и входящих в реестр посреднических цифровых платформ, указанный Федеральный закон стал всего лишь частью пока еще несистемного регулирования платформенных отношений [5, с. 12; 6, с. 329; 7, с. 72].

В то же время представляется крайне актуальным осуществление целенаправленного правового регулирования платформенной экономики в такой сфере экономической деятельности, как логистика, поскольку она призвана способствовать наиболее эффективно управлению потоками товаров, услуг, информации и ресурсов от первичного поставщика к конечному потребителю, представляет собой длинные и многосложные цепочки хозяйственных связей, в том числе включающие в себя в качестве центрального звена такой особый сегмент, как оказание транспортных услуг.

Сегодня на российском логистическом рынке в качестве готового к использованию продукта представ-

лено некоторое количество⁴ цифровых логистических платформ, каждая из которых обладает своими особенностями и предлагает свой набор сервисов. Участники логистических цепочек делают свой выбор в зависимости от своих потребностей и стоящих задач. Само явление цифровых логистических платформ стало предметом исследования преимущественно экономистами и техническими специалистами. Функционирование цифровых платформ безусловно затрагивает права и законные интересы неопределенного круга лиц, что свидетельствует о значимости правового регулирования связанных с их деятельностью общественных отношений. По сути, любые отношения, связанные с оказанием услуг в логистической сфере, в любой момент могут привести к нарушению прав субъектов хозяйственной деятельности. Начало правовому регулированию платформенной экономики уже положено, на следующем этапе необходимо выявить особенности цифровых логистических платформ и общественных отношений, возникающих при их посредничестве как потенциального предмета правового регулирования.

В научной литературе предлагается следующее определение цифровой логистической платформы, в котором достаточно удачно отражены ее основные характеристики и особенности — это «многопользовательский цифровой сервис, формирующий из набора функциональных модулей инфраструктуру для взаимовыгодного взаимодействия нескольких сторон пользователей (производителей, покупателей, перевозчиков, государства), совместно создающих ценность услуги, оптимизирующий взаимодействие участников посредством использования цифровых алгоритмов с целью повышения качества клиентского сервиса, сокращения транзакционных издержек и роста эффективности работы логистической системы» [3, с. 16]. На основе легитимно определенного в Федеральном законе понятия цифровой платформы и данного определения можно сформировать юридически полноценное понятие цифровой логистической платформы, добавив формальные характеристики и закрепив его в нормативной базе.

Возможности цифровизации позволили создавать различного типа цифровые логистические платформы, сервисы которых выполняют определенные задачи. Специалисты классифицируют их по различным основаниям, но не все классификации имеют равное значение для решения вопросов правового регулирования. Так, например, в зависимости от масштаба и уровня использования пользователями цифровой логистической платформы выделяют корпоративные, национальные и международные (межнациональные) цифровые логистические платформы, при том под

национальными понимаются платформы, создаваемые при поддержке государства и направленные на обеспечение развития национальной экономики за счет оптимизации взаимодействий между участниками хозяйственной деятельности, то есть точно являющиеся объектом правового воздействия [8, с. 27—31]. Корпоративные платформы бывают публичные и непубличные. Непубличные платформы предназначены для обслуживания внутренних потребностей компании и, возможно, ее ключевых партнеров, регулирование работы таких платформ вполне может носить локальный характер. Публичные платформы носят открытый характер и направлены на обслуживание неограниченного круга потребителей [9, с. 13—17], значимость правовой регламентации их функционирования имеет высокую степень.

Состояние и перспективы правового регулирования в сфере функционирования логистических правовых платформ

Как было отмечено ранее, правовое регулирование платформенной экономики в России находится на начальной стадии. Цифровые логистические платформы в этой связи стоит рассматривать, прежде всего, как потенциальный предмет правового регулирования, требующий изучения особенностей общественных отношений, возникающих в процессе их функционирования, выявления интересов участников платформенных отношений, возможностей использования государством цифровых логистических платформ как средства правового регулирования и контроля в логистической сфере.

Многие проблемы, требующие правового решения, связаны с транснациональным характером самих цифровых платформ. Это обуславливает необходимость специального правового регулирования, учитывающего специфику экономической деятельности, осуществляемой посредством этого цифрового ресурса. Использование международных цифровых логистических платформ российскими предпринимателями может быть ограничено доступностью ресурса, а также совместимостью с национальными платформами и их требованиями [10].

Применительно к правовому регулированию отношений, возникающих посредством цифровых логистических платформ, в законодательстве необходимо, прежде всего, необходимо определить тип платформы и степень вмешательства в ее функционирование со стороны государства, а также закрепить их типовые (модельные) характеристики; определить перечень критериев, необходимых для отнесения того или иного цифрового сервиса именно к цифровой логистической платформе, в том числе содержательного (например, эффективность использования) и формального характера (официальная регистрация, вхождение в реестр и т. п.); показатели оценки эффективности цифровой логистической платформы и юридические последствия

⁴ Порядка двух десятков активно использующихся платформ по оценке специалистов, однако в отсутствие реестра точное количество оценить невозможно, рынок динамичен: ТОП-16 лучших цифровых логистических платформ в 2026 году. URL: <https://korusconsulting.ru/blog/tekhnologii/top-16-luchshikh-tsifrovyykh-logisticheskikh-platform-v-2026-godu>

несоответствия содержательным и/или формальным критериям, закрепленным в законодательстве.

Есть ещё один непростой вопрос, на который необходимо ответить до того, как приступить к правовому регулированию платформенной экономики в логистической сфере — это его предмет и пределы. Связана эта проблема с очень широким покрытием логистических услуг, в целом охватывающих не только доставку, но и хранение и распределение продукции. В этом аспекте в российских источниках цифровые логистические платформы выделяются, прежде всего, как платформы транспортной логистики и обособляются от торговых цифровых платформ, которые тоже выполняют логистические функции. На сегодняшний день общедепартаментное правовое регулирование платформенной экономики на законодательном уровне идет по пути специализации применительно к отдельному виду платформ. В сфере логистики такой путь, видимо, также оправдан.

Принятое, но еще не апробированное правовое регулирование преимущественно в отношении посреднических правовых платформ следует рассматривать только как начало нового комплекса правовых норм, который в перспективе вполне может сформироваться в самостоятельный межотраслевой правовой институт. В целях защиты прав потребителей товаров (работ, услуг), а также прав и законных интересов самих участников платформенных отношений одновременно с диспозитивным правовым регулированием в указанной сфере был принят целый комплекс административно-правовых норм, обеспечивающих управленческое воздействие государства на функционирование посреднической правовых платформ.

Таким образом, посредством установления обязательных требований к участникам платформенных отношений, закрепления права государства осуществлять контрольно-надзорную деятельность в отношении цифровых платформ, введения обязательного информационного взаимодействия с государственными органами, цифровые платформы сами становятся административно-правовым инструментом воздействия на платформенные отношения и платформенную экономику. Создание национальной цифровой логистической платформы также стало средством правового воздействия на платформенные отношения в логистической сфере.

Так, с целью внедрения специальной информационной системы для оформления перевозок грузов, осуществляемых автомобильным, морским, речным, железнодорожным и воздушным видами транспорта с 1 августа 2024 года по 1 июня 2025 года для на территории Российской Федерации был проведен эксперимент по созданию, апробации и внедрению информационной системы «Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа». Этот эксперимент стал частью федерального проекта «Цифровая трансформация транспортной отрасли» в рамках национального проекта «Транспорт».

В соответствии с Положением о проведении на территории Российской Федерации эксперимента по созданию, апробации и внедрению информационной системы «Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа» для оформления перевозок грузов», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 3 июля 2024 г. № 908, в процессе эксперимента должен был быть определен и согласован с его участниками состав сведений о перевозке грузов, необходимых для включения в информационную систему эксперимента; апробирована технология выдачи разрешительных и товаросопроводительных документов посредством механизма «единое окно»; протестированы технологии сбора, верификации информации о перевозчиках и формирования их рейтинга; отработано информационное взаимодействие информационной системы эксперимента с иными информационными системами взаимодействия, а также разработаны предложения о внесении изменений в законодательство Российской Федерации, регламентирующее перевозку грузов в части перехода на электронный документооборот.

По результатам проведенного эксперимента была создана Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа Российской Федерации (НЦТЛП) «ГосЛог». В соответствии со статьей 2.6 Федерального закона от 30 июня 2003 года № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности»⁵ платформа «ГосЛог» является федеральной государственной информационной системой, функционирующей на основе единых стандартов информационного взаимодействия для всех участников транспортно-логистической деятельности и органов государственного управления, программных, технических средств и информационных технологий, обеспечивающих автоматизированный сбор, обработку, хранение, предоставление, размещение и использование информации о транспортной системе Российской Федерации. Она призвана объединить цифровые логистические сервисы на одной платформе, в том числе в целях реализации принципа «одного окна» и внедрения электронного документооборота на всех этапах грузоперевозок автомобильным, морским, речным, железнодорожным и воздушным транспортом. Положение о платформе «ГосЛог» было утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2026 года № 139.

Оператором платформы «Гослог» является Министерство транспорта Российской Федерации, его полномочия могут быть возложены на подведомственные

⁵ Федеральный закон от 30 июня 2003 года № 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» (Собрание законодательства Российской Федерации, № 27 (часть I) от 7 июля 2003 г., ст. 2701) дополнен статьей 2.6 в соответствии с Федеральным законом от 7 июня 2025 года № 140-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон „О транспортно-экспедиционной деятельности“ и отдельные законодательные акты Российской Федерации», которая вступила в силу с 1 марта 2026 года (Собрание законодательства Российской Федерации, № 23 от 9 июня 2025 г., ст. 2999).

организации. Обладателем информации, размещенной на платформе «ГосЛог», является Российская Федерация, полномочия обладателя этой информации также осуществляет Минтранс России, но в то же время она является общедоступной (за исключением информации, доступ к которой ограничен федеральными законами) и размещается на официальном сайте Минтранса России в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

Платформенные опции вводятся в действие постепенно. С 1 марта начал работу первый из обязательных реестров: реестр уведомлений о транспортно-экспедиционной деятельности. С 1 сентября 2026 года участники коммерческих грузоперевозок переходят на электронные перевозочные документы (ЭПД) — транспортные накладные, заказы-заявки, экспедиторские поручения и расписки. С 1 марта 2027 года на платформе «ГосЛог» начнет работу реестр для автоперевозчиков с транспортными средствами грузоподъемностью свыше 3,5 тонны, введенный в качестве обязательного Федеральным законом от 29 декабря 2025 года № 520-ФЗ «О допуске к осуществлению перевозок грузов автомобильным транспортом по территории Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». В перспективе планируется интеграция платформы «ГосЛог» с цифровыми платформами стран БРИКС, ЕАЭС и ШОС для упрощения трансграничных перевозок⁶.

Полноценное функционирование платформы «ГосЛог» и связанная с этим объективная невозможность оказывать транспортные услуги в непрозрачных схемах должно привести к неизбежной легализации всей транспортной отрасли. Государство ожидает значительное сокращение избыточных издержек за счет документооборота по принципу «одного окна», а также ежегодные существенные дополнительные налоговые поступления в бюджет.

Заключение

В структуре хозяйственных связей логистические взаимоотношения занимают существенное, если не главенствующее место. Цифровые логистические платформы стали современным инструментом организации такого рода взаимодействия субъектов экономической деятельности, что вызывает как потребность правового упорядочивания их создания и функционирования, так и возможность государства оказывать правовое воздействие и осуществлять правовой контроль в данной сфере, используя государственные цифровые логистические платформы в качестве административно-правового инструмента.

Посредством создания национальных цифровых платформ в определенной сфере экономики государ-

ство осуществляет административно-правовое упорядочивание отношений, не только связанных с функционированием данной платформы, но и, по сути, внутри всей хозяйственной отрасли. Ведение электронного документооборота, ведение реестров, прослеживаемость логистических цепочек, возможность осуществлять в отношении субъектов контрольно-надзорную деятельность, прозрачность услуг, их стоимости и качества придают национальной цифровой платформе характер инструмента административно-правового воздействия на ее участников, то есть такого рода платформа выполняет в том числе функцию правового регулятора.

Однако Национальная цифровая транспортно-логистическая платформа Российской Федерации «ГосЛог» является только лишь одним из административно-правовых инструментов, не подменяет и не исключает полноценного правового регулирования общественных отношений в сфере логистики, связанных с функционированием различного рода цифровых логистических платформ, будь то платформа комплексного характера, или специального — только в транспортной сфере, являющейся центральным звеном логистической системы.

⁶ Государство берет логистику под контроль: запуск ГосЛогa. URL: <https://companies.rbc.ru/news/IznzpDv4wg/gosudarstvo-beret-logistiku-pod-kontrol-zapusk-gosloga>

Литература

1. Савенков А.Н. Новый технологический уклад и социогуманитарные вызовы // Государство и право. 2025. № 1. С. 14—36.
2. Бабкин А.В., Михайлов П.А. Цифровые платформы в экономике: понятие, сущность, классификация // Вестник Академии знаний. 2023. № 54. С. 25—36.
3. Егерев Ю.Б., Бахарев В.В. Цифровые логистические платформы как инновационный формат предоставления логистических услуг: критический анализ // Модели, системы, сети в экономике, технике, природе и обществе. 2023. № 2. С. 5—24.
4. Соловяненко Н.И. Правовые инструменты поддержки цифровых торговых процедур и взаимного признания государствами электронных документов в сфере трансграничной торговли // Проблемы экономики и юридической практики. 2025. Т. 21. № 3. С. 98—104.
5. Габов А.В., Саяпин С.П. Платформенные отношения как предмет правового регулирования. // Lex russica. 2025. Т. 78. № 11. С. 9—33.
6. Буланова В.С. Правовое регулирование платформенной экономики // Образование и право. 2026. № 2. С. 327—330.
7. Васиян Р.И. Некоторые аспекты правового регулирования платформенной экономики в Российской Федерации // Российское право: образование, практика, наука. 2025. № 4. С. 67—75.
8. Корчагина Е.В., Еремин К.А., Видинеева Е.В. Цифровые логистические платформы: анализ зарубежного опыта // Журнал правовых и экономических исследований. 2021. № 4. С. 27—31.
9. Корчагина Е.В. Цифровые логистические платформы: подходы к классификации // Журнал правовых и экономических исследований. 2022. № 2. С. 13—17.
10. Барыкин С.Е., Егерев Ю.Б., Корчагина Е.В. [и др.]. Крупнейшие международные цифровые логистические платформы: сравнительный анализ // Омский научный вестник. Сер.: Общество. История. Современность. 2022. Т. 7. № 1. С. 97—103.

SECTION:
REGULATORY INFORMATICS

DIGITAL LOGISTICS PLATFORMS AND ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION

Smorchkova L.N.⁷

Keywords: digital platforms, business relations, logistics, administrative and legal regulation, government influence, National Digital Transport and Logistics Platform.

Abstract

Objective: to analyze digital logistics platforms as a means of organizing business relations in this area of economic relations, as a potential subject of legal regulation, and as a tool for administrative and legal regulation and control in logistics.

Methods: systemic and expert analysis, comparative legal methods, and formal legal methods.

Results: the relevance of legal regulation of relations arising during the organization, operation, and mediation of digital logistics platforms, their characteristics, and the importance of government legal participation for both streamlining the logistics sector and exercising legal control over the activities of participants in logistics relations are revealed.

Practical value: the results of the study can be taken into account in the creation and subsequent improvement of legal regulation of the creation and operation of digital logistics platforms both at the highest federal level and in subordinate legislation.

⁷ **Larisa N. Smorchkova**, Dr.Sc. (Law), Associate Professor, Leading Researcher at the Sector of Administrative Law and Administrative Procedure of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation.
E-mail: l.smorchkova@mail.ru

References

1. Savenkov A.N. Novyi tekhnologicheskii uklad i sotsiogumanitarnye vyzovy // Gosudarstvo i pravo. 2025. No. 1. S. 14—36.
2. Babkin A.V., Mikhailov P.A. Tsifrovye platformy v ekonomike: poniatie, sushchnost', klassifikatsiia // Vestnik Akademii znanii. 2023. No. 54. S. 25—36.
3. Egereva Iu.B., Bakharev V.V. Tsifrovye logisticheskie platformy kak innovatsionnyi format predostavleniia logisticheskikh uslug: kriticheskii analiz // Modeli, sistemy, seti v ekonomike, tekhnike, prirode i obshchestve. 2023. No. 2. S. 5—24.
4. Solovianenko N.I. Pravovye instrumenty podderzhki tsifrovyykh togovykh protsedur i vzaimnogo priznaniia gosudarstvami elektronnykh dokumentov v sfere transgranichnoi togovli // Problemy ekonomiki i iuridicheskoi praktiki. 2025. T. 21. No. 3. S. 98—104.
5. Gabov A.V., Saiapin S.P. Platformennye otnosheniia kak predmet pravovogo regulirovaniia. // Lex russica. 2025. T. 78. No. 11. C. 9—33.
6. Bulanova V.S. Pravovoe regulirovanie platformennoi ekonomiki // Obrazovanie i pravo. 2026. No. 2. S. 327—330.
7. Vasiian R.I. Nekotorye aspekty pravovogo regulirovaniia platformennoi ekonomiki v Rossiiskoi Federatsii // Rossiiskoe pravo: obrazovanie, praktika, nauka. 2025. No. 4. S. 67—75.
8. Korchagina E.V., Eremin K.A., Vidineeva E.V. Tsifrovye logisticheskie platformy: analiz zarubezhnogo opyta // Zhurnal pravovykh i ekonomicheskikh issledovani. 2021. No. 4. S. 27—31.
9. Korchagina E.V. Tsifrovye logisticheskie platformy: podkhody k klassifikatsii // Zhurnal pravovykh i ekonomicheskikh issledovani. 2022. No. 2. S. 13—17.
10. Barykin S.E., Egereva Iu.B., Korchagina E.V. [i dr.]. Krupneishie mezhdunarodnye tsifrovye logisticheskie platformy: sravnitel'nyi analiz // Omskii nauchnyi vestnik. Ser.: Obshchestvo. Istoriia. Sovremennost'. 2022. T. 7. No. 1. S. 97—103.

