

## ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА В СИСТЕМЕ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫХ ОРГАНИЗАЦИОННЫХ ОТНОШЕНИЙ: ОПЫТ СРАВНИТЕЛЬНОГО АНАЛИЗА

Колодуб Григорий Вячеславович<sup>1</sup>,

канд. юрид. наук, доцент,

e-mail: kolodub-ssla@yandex.ru

<sup>1</sup>Саратовская государственная юридическая академия, г. Саратов, Россия

*В современной доктрине категория «транспортная инфраструктура» нередко используется фрагментарно – в объектном, управленческом либо публично-регулятивном значении, что затрудняет ее целостное осмысление как сложного правового явления и выявление места в системе гражданско-правовых организационных отношений. В работе правовая природа транспортной инфраструктуры анализируется посредством сравнительного сопоставления с энергетической инфраструктурой как типологически близким сетевым правовым образованием. Методологическую основу составляют системный и функциональный подходы, сравнительно-правовой анализ и положения теории организационных гражданско-правовых отношений. Установлено, что при принадлежности к единому типу сетевых образований транспортная и энергетическая инфраструктуры различаются по механизмам обеспечения устойчивости: энергетическая инфраструктура основана на модели публично-правовой централизации, тогда как транспортная функционирует как распределенная система договорно-правовой координации. Обосновано, что договоры использования транспортной инфраструктуры выполняют преимущественно координационную функцию, обеспечивая согласование действий участников и интеграцию публичных и частноправовых регулятивных механизмов.*

*По тексту статьи Российская Федерация сокращенно указывается – РФ.*

**Ключевые слова:** транспортная инфраструктура, транспортное право, имущественные отношения, организационные отношения, методология права, предмет гражданского права, сравнительно-правовой анализ

## TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE SYSTEM OF CIVIL LAW ORGANIZATIONAL RELATIONS: EXPERIENCE OF COMPARATIVE ANALYSIS

Kolodub G.V.<sup>1</sup>,

Candidate of Legal Sciences, Associate Professor,

e-mail: kolodub-ssla@yandex.ru

<sup>1</sup>Saratov State Law Academy, Saratov, Russia

*In contemporary legal doctrine, the category of «transport infrastructure» is often employed in a fragmented manner – in object-based, managerial, or public-regulatory terms – which hampers its holistic conceptualization as a complex legal phenomenon and obscures its place within the system of civil-law organizational relations. This article examines the legal nature of transport infrastructure through a comparative analysis with energy infrastructure as a typologically related network-based legal formation. The methodological framework combines systemic and functional approaches, comparative legal analysis, and the provisions of the theory of organizational civil-law relations. It is demonstrated that, although transport and energy infrastructures belong to the same general type of network formations, they differ significantly in the mechanisms ensuring their stability: energy infrastructure is characterized by a model of public-law centralization, whereas transport infrastructure operates as a distributed system of contractual and legal coordination. It is substantiated that contracts governing the use*

*of transport infrastructure perform primarily a coordinating function, ensuring the alignment of participants' actions and the integration of public-law and private-law regulatory mechanisms.*

*In the text of the article, the Russian Federation is abbreviated as RF.*

**Keywords:** transport infrastructure, transport law, property relations, organizational relations, methodology of law, subject of civil law, comparative legal analysis

## Введение

В современной цивилистической и транспортно-правовой доктрине до настоящего времени не сложился единый методологический подход к осмыслению транспортной инфраструктуры как самостоятельного сложного правового явления. Это обстоятельство предопределяет преимущественно фрагментарное описание инфраструктурных отношений – либо через призму имущественных конструкций, либо посредством публично-управленческих режимов, что, в свою очередь, затрудняет выявление правовой формы функционирования транспортной инфраструктуры в экономическом обороте. При таком подходе вопрос о правовой природе транспортной инфраструктуры неизбежно смещается на периферию анализа, а ее место в системе гражданско-правовых организационных отношений и критерии разграничения с иными сетевыми инфраструктурными образованиями остаются недостаточно определенными.

В этой связи анализ транспортной инфраструктуры, опираясь на разработки общей теории права и цивилистики и учитывая отраслевую специфику транспортных отношений, не должен приводить к переосмыслению или расширительному толкованию базовых теоретико-правовых категорий «правовая система», «правовой механизм» и «правопорядок». При этом обращение к данным категориям оправдано, поскольку оно позволяет выявить специфику гражданско-правовой организации инфраструктурных отношений, не подменяя отраслевой анализ общетеоретическими конструкциями.

Именно в обозначенных методологических пределах становится возможным обращение к характеристике транспортной инфраструктуры как целостного правового образования, выходящего за рамки объектного или сугубо управленческого понимания.

Транспортная инфраструктура может быть осмыслена не как простое множество технических объектов<sup>1</sup>, а как комплексная (правовая и организационная) система, в которой материальные элементы, функциональные процессы и институциональные структуры образуют взаимосвязанное единство. Данная система, будучи онтологической характеристикой транспортной инфраструктуры, в функционально-правовом аспекте воплощает собой устойчивый правовой механизм, обеспечивающий согласование интересов участников перевозочного процесса и правовую упорядоченность.

В рамках гражданско-правового анализа ключевое значение приобретает выявление того, каким образом материальные, организационные и нормативные компоненты формируют целостный правовой порядок транспортных отношений. Имущественные элементы образуют материальную основу такого порядка, однако сами по себе не обеспечивают его функционирования без включения организационных гражданско-правовых договоров и процедур, посредством которых упорядочивается взаимодействие участников. Именно в точке сопряжения имущественного и организационного начал, при неизбежном участии публичных регуляторов, проявляется комплексный характер транспортной инфраструктуры.

Транспортная инфраструктура может быть исследована не изолированно, а в сопоставлении с иными правовыми системами, построенными по сетевой модели, что позволяет выявить общие закономерности их организации и определить пределы применимости таких аналогий к транспортным отношениям. В этом контексте особое значение приобретает установление соотношения образований<sup>2</sup>. Сопоставление при этом не должно подменять самостоятельного исследования транспортных отношений, а призвано дополнять его, позволяя выявить закономерности их правовой организации, становящиеся различимыми лишь при выходе за пределы внутреннего описания инфраструктуры.

<sup>1</sup> См., например: ст. 2 п. 4; ст. 5 п. 1; ст. 6 п. 1 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2003. – № 2. – Ст. 169.

<sup>2</sup> См.: Бажина М.А. Содержательная трансформация понятия «транспортная инфраструктура» в условиях цифровизации // Юрист. – 2022. – № 10. – С. 56.

Сравнение транспортной инфраструктуры [1, с. 56] с некоторыми инфраструктурными образованиями (системами) – энергетической<sup>3</sup>, информационно-технологической и платежной – является методологическим приемом [2, с. 5–9], который должен позволить выявить общие закономерности построения и функционирования анализируемых образований.

Сопоставление направлено на выявление устойчивых закономерностей построения и функционирования инфраструктурных систем, сохраняющих универсальный характер и обнаруживающих отраслевую специфику транспортной инфраструктуры лишь в конкретных правовых условиях. Вместе с тем реализация такого подхода неизбежно сталкивается с пределами аналитической развертки, обусловленными как объемом исследования, так и необходимостью поддержания методологической концентрации. В этой связи в рамках настоящей статьи сопоставление целенаправленно ограничивается энергетической инфраструктурой, рассматриваемой в качестве наиболее показательного объекта. При подтверждении результативности такого подхода он может быть использован и для сопоставления транспортной инфраструктуры с иными сетевыми инфраструктурными системами.

### Критерии и уровни правовой организации инфраструктурных систем

В качестве критериев для сопоставления выбраны *институциональная организация инфраструктурных отношений, договорное взаимодействие участников, комплекс публичных гарантий и степень контроля*. Указанные критерии используются не как самостоятельные элементы правового регулирования и не как исчерпывающие характеристики инфраструктурных систем, а вводятся в анализ в ином качестве – как средства сопоставления различных инфраструктурных образований в рамках единой методологической логики, не нивелирующей их правовую специфику. Выбор данных критериев обусловлен тем, что именно через них в праве наиболее отчетливо проявляются способы упорядочения инфраструктурных отношений: распределение ролей и компетенций между участниками, юридические формы координации их деятельности, а также пределы публичного вмешательства и интенсивность надзорного воздействия. Используемое наименование критериев носит функциональный характер и не предполагает нормативного закрепления либо количественного измерения. В совокупности данные критерии образуют инструмент для выявления сходных и отличающихся моделей правовой организации инфраструктурных систем в рамках сравнительного анализа.

Под *институциональной организацией инфраструктурного образования* в рамках настоящего анализа понимается не формальное описание состава участников, а внутреннее устройство соответствующего инфраструктурного образования, выражающееся в способах упорядочения субъектов, распределения компетенций и закрепления форм их взаимодействия. Подход смещает акцент с количественного перечня участников на устойчивые связи между ними, поскольку именно они определяют способность инфраструктурного образования сохранять целостность и функционировать в условиях множественности и неоднородности правовых связей. Речь идет, таким образом, не о простой совокупности субъектов, а об устойчивой конфигурации ролей и взаимных полномочий, в рамках которой инфраструктура приобретает характер организованного правового образования.

Институциональный анализ позволяет проследить, за счет каких правовых средств поддерживается единство инфраструктурного образования при разнонаправленности интересов его участников, какие элементы правовой организации приобретают системообразующее значение и каковы пределы ответственности. На этом уровне становятся различимы структурные закономерности, которые не очевидны при описании отдельных договорных или регулятивных элементов: формирование центров координации, распределение функций и трансформация юридических связей в устойчивые модели взаимодействия.

Тем самым можно предположить, что обращение к институциональной организации позволяет вывести исследование за пределы перечисления формальных институтов и перейти к выявлению внутренней архитектуры соответствующего явления – логики согласования и подчинения элементов, а также типов субъектных связей, обеспечивающих его устойчивость и управляемость.

<sup>3</sup> Энергетическая система в статье рассматривается на примере электроэнергетической инфраструктуры, что обусловлено ее нормативной определенностью.

*Договорное взаимодействие участников инфраструктурного образования* отражает не формальную сторону его устройства, а динамику функционирования соответствующего образования как элемента правовой системы. Именно на этом уровне становится различимым, каким образом между участниками возникают, изменяются и закрепляются юридические связи, посредством которых реализуется согласование интересов в конкретных правовых ситуациях.

Рассмотрение договорного взаимодействия в качестве самостоятельного аналитического критерия позволяет представить инфраструктурное образование как систему воспроизводящихся юридических связей, в рамках которой автономия участников соотносится с требованиями публичного порядка, а саморегулирование и координация действий обретают юридически очерченные пределы. Анализ данного уровня выявляет принципы, от которых зависит устойчивость таких связей, – добросовестность, соразмерность, диспозитивность в границах соответствующего правового режима. Тем самым договорное взаимодействие раскрывает механизмы поддержания устойчивости функционирования инфраструктурного образования в рамках общей правовой системы, не сводя исследование к формально-нормативному описанию договорных конструкций.

*Комплекс публичных гарантий и степень контроля функционирования инфраструктурного образования* отражают ту часть правового регулирования, которая направлена не на организацию взаимодействия участников, а на обеспечение стабильности и правомерности использования инфраструктуры в условиях социально значимого характера соответствующих отношений. Речь идет о правовых гарантиях безопасного, доступного и недискриминационного использования инфраструктуры, обеспечиваемых в интересах неопределенного круга пользователей, участников инфраструктурных отношений и общества в целом.

Выделение данного аналитического критерия позволяет рассматривать инфраструктурные образования не только в плоскости частноправовых связей, но и как объекты публичного интереса, правовой режим которых не может быть выведен исключительно из договорной автономии. В этом контексте публичные гарантии закрепляют требования безопасности, доступности и недискриминационного использования инфраструктуры, тогда как контроль выражается в правовых формах надзора и иных способах государственного воздействия, направленных на предотвращение нарушений, способных повлиять на устойчивость функционирования инфраструктурной системы. Степень контроля при этом используется как качественная характеристика форм и интенсивности публичного воздействия, а не как показатель, подлежащий количественному измерению.

*Критерии анализа инфраструктурного образования* могут быть зафиксированы следующим образом:

- 1) институциональная организация, фиксирующая структурные параметры системы, определяющая состав участников и распределение ролей, а также задающая границы правового целого;
- 2) договорное взаимодействие, обеспечивающее реализацию институционально заданных ролей, раскрывающее динамику их изменения в юридической практике и переводящее структуру в процесс правового действия;
- 3) комплекс публичных гарантий и степень контроля, определяющие условия правомерного использования инфраструктуры, обеспечивающие устойчивость ее функционирования и связывающие инфраструктуру с публичным интересом и правовым порядком.

### **Сетевые инфраструктуры в праве: различия институциональной организации и регулятивных механизмов**

Транспортная инфраструктура и энергетическая инфраструктура<sup>4</sup> принадлежат к числу базовых элементов экономического оборота, через которые реализуются ключевые общественные потребности – движение ресурсов, товаров и людей.

Энергетическая система рассматривается нами как комплексное правовое образование, объединяющее материальные объекты производства, передачи и распределения энергии, субъектов, наделенных

<sup>4</sup> Структурно включает ряд специализированных и обладающих относительной автономией подсистем: электроэнергетику, теплоснабжение, водоснабжение и водоотведение, а также газовую, нефтяную и угольную промышленность.

установленными законом полномочиями, а также режимы доступа, диспетчерского управления и тарифного регулирования. Как справедливо отметил П.Г. Лахно, энергетику в российском праве можно рассматривать «как средство для преобразования природного потенциала в потребительский продукт» [3, с. 5].

Сравниваемые образования функционируют исходя из принципа сетевой взаимосвязанности и совместимости инфраструктурных систем<sup>5</sup>, но различаются по своей юридической природе и механизмам организации. Так, в энергетической сфере ядром системы выступает централизованная сеть передачи, где взаимодействие субъектов подчинено режиму технологического баланса и недопущения перебоев снабжения<sup>6</sup>. Право выполняет стабилизирующую функцию<sup>7</sup>: оно ограничивает автономию участников, обеспечивая единообразие режима доступа, стандартов и ответственности [4, с. 332]. Энергетическая система существует благодаря высокой степени централизации, которая юридически оформляется через комплекс публичных и частноправовых норм [5, с. 60–64].

### *Институциональная организация инфраструктурных образований*

Отличие между энергетической и транспортной инфраструктурой проявляется в характере управления и степени централизации. В электроэнергетике институциональная модель строится на принципе единого центра принятия решений. Согласно статьям 3 и 8 Федерального закона от 26 марта 2003 г. № 35-ФЗ «Об электроэнергетике» (далее – Закон № 35-ФЗ)<sup>8</sup> функции оперативно-диспетчерского управления возложены на системного оператора, который обеспечивает баланс производства и потребления энергии, поддержание технологической устойчивости и выполнение обязательных распоряжений всеми субъектами рынка. Такая структура формирует вертикаль управления, где координация носит обязательный характер.

В транспортной сфере, напротив, управление распределено между владельцами инфраструктуры, перевозчиками и органами власти. Нормативные основания этого закреплены в статье 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее – Закон № 18-ФЗ)<sup>9</sup>. В данном случае координация достигается не через подчинение, а через договорные процедуры и регламенты, которые согласуют деятельность множества участников (например, распределение графиков движения и пропускной способности между перевозчиками).

Существенные различия проявляются также в способах организации доступа к инфраструктуре. В электроэнергетике установлена обязательная процедура технологического присоединения<sup>10</sup>. Заяви-

<sup>5</sup> В правовом смысле данный принцип может связываться с: установлением общих стандартов функционирования для всех звеньев системы, нормативным закреплением обязанностей по взаимодействию и обеспечению совместимости, подчинением частных интересов участников требованиям безопасности, устойчивости и недискриминационного доступа и др.

<sup>6</sup> Верховный Суд Российской Федерации подтвердил законность распределения электросетевых компаний на территориальные сетевые организации и подчеркнул, что стратегия развития энергетики нацелена на консолидацию мелких сетевых компаний в соответствии со Стратегией развития электросетевого комплекса Российской Федерации, см.: Решение Судебной коллегии по административным делам Верховного Суда РФ от 27.09.2022 г. № АКПИ22-575 «Об отказе в удовлетворении заявления о признании недействующими абзацев третьего – пятого пункта 2(2) Постановления Правительства РФ от 28.02.2015 № 184 «Об отнесении владельцев объектов электросетевого хозяйства к территориальным сетевым организациям» и пунктов 1 и 2 критериев отнесения владельцев объектов электросетевого хозяйства к территориальным сетевым организациям, утвержденных этим Постановлением» [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 06.10.2025).

<sup>7</sup> См.: Федеральный закон от 23.11.2009 № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2009. – № 48. – Ст. 5711; Федеральный закон от 03.12.2011 № 382-ФЗ «О государственной информационной системе топливно-энергетического комплекса» // Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 49 (ч. 5). – Ст. 7060; Указ Президента РФ от 13.05.2019 № 216 «Об утверждении Доктрины энергетической безопасности Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. – 2019. – № 20. – Ст. 2421; Постановление Правительства РФ от 15.04.2014 № 321 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие энергетики»» // Собрание законодательства РФ. – 2014. – № 18 (часть III). – Ст. 2167.

<sup>8</sup> См.: Собрание законодательства Российской Федерации. – 2003. – № 13. – Ст. 1177.

<sup>9</sup> См.: Собрание законодательства Российской Федерации. – 2003. – № 2. – Ст. 170.

<sup>10</sup> См.: Постановление Правительства РФ от 27.12.2004 № 861 «Об утверждении Правил недискриминационного доступа к услугам по передаче электрической энергии и оказания этих услуг, Правил недискриминационного доступа к услугам по оперативно-диспетчерскому управлению в электроэнергетике и оказания этих услуг, Правил недискриминационного доступа к услугам коммерческого оператора оптового рынка и оказания этих услуг и Правил технологического присоединения энергопринимающих устройств потребителей электрической энергии, объектов по производству электрической энергии, а также объектов электросетевого хозяйства, принадлежащих сетевым организациям и иным лицам, к электрическим сетям» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2004. – № 52 (часть 2). – Ст. 5525.

тель обращается к сетевой организации, которая обязана обеспечить присоединение при соблюдении технических условий. В транспортной сфере, напротив, доступ к инфраструктуре носит договорный характер: порядок и условия использования определяются соглашением с владельцем объекта и зависят от пропускной способности, технического состояния и требований безопасности (ст. 5 и 6 Закона № 18-ФЗ).

Различие прослеживается и в организации имущественной базы. Энергетическая сеть представляет собой централизованный имущественный комплекс, объединенный единым технологическим управлением (ст. 3 и 21 Закона № 35-ФЗ). В транспортной инфраструктуре, напротив, имущественные элементы распределены между разными владельцами, чья деятельность согласуется на основании договоров и регламентов (ст. 2, 5 и 6 Закона № 18-ФЗ).

Наконец, отличия затрагивают характер системных рисков и механизмов ответственности. В энергетике они связаны с нарушением баланса производства и потребления энергии, что требует технологического контроля и санкций за несоблюдение режимов (ст. 21 Закона № 35-ФЗ). В транспортной сфере риски иной природы: приоритет отдан безопасности движения и охране жизни людей, что обуславливает усиленный надзор и специальные меры ответственности (Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» – далее – Закон № 16-ФЗ)<sup>11</sup>.

В совокупности выявленные различия показывают, что энергетическая система институционально ориентирована на вертикальную модель управления и технологическое единство, тогда как транспортная инфраструктура представляет собой распределенную сеть, основанную на координации множества субъектов в условиях императивных требований безопасности и ограниченной диспозитивности договоров.

#### *Договорное взаимодействие участников инфраструктурных образований*

Энергетическая и транспортная инфраструктура принадлежат к числу сетевых образований, где договор выполняет не только функцию оформления обмена, но и функцию правовой координации участников. При этом договорное взаимодействие строится по разным моделям. В энергетике преобладают договорные модели, основанные на присоединении одной стороны к установленным условиям [6] с высокой долей императивных правил. Отношения технологического присоединения и передачи электроэнергии формируются по заранее установленным правилам, а свобода усмотрения ограничена публичными требованиями надежности, баланса и недискриминационного доступа. В рамках этого подхода распределение рисков и ответственность подчинены жестким, заранее установленным правилам. Примером служат договоры на технологическое присоединение [7, с. 190–199; 8, с. 3–12] и договоры оказания услуг по передаче [9, с. 35–37; 10, с. 37–40], где порядок подключения, сроки, тарифные элементы, условия отказа и ответственность за несоблюдение режимов predeterminedены нормативно и подлежат контролю со стороны публичных органов.

В транспортной сфере договорные связи организуют совместное использование материальных объектов множеством самостоятельных субъектов. Общий принцип свободы договора, закрепленный в ст. 421 ГК РФ и специально отраженный в ст. 784 ГК РФ для перевозок, действует постольку, поскольку уставы, кодексы и изданные во исполнение закона правила не устанавливают иное. Договоры в транспортной сфере приобретают координационное значение, выступая инструментом согласования поведения участников в условиях действия императивных требований безопасности и технологической регламентации процессов. Практически это выражается в договорах об использовании инфраструктуры [11, с. 28], договорах на подачу и уборку вагонов [12, с. 24–27; 13, с. 26–29], где стороны согласуют графики движения, окна для ремонта, порядок приоритизации и технологические регламенты. Пределы диспозитивности задаются специальными нормами о безопасности движения и эксплуатации, что сужает возможность варьирования условий по сравнению с классическими консенсуальными договорными конструкциями.

Сопоставление позволяет увидеть, что в энергетической сфере договорная автономия изначально встроена в систему унифицированных публичных стандартов надежности и баланса, определяющих

<sup>11</sup> См.: Собрание законодательства РФ. – 2007. – № 7. – Ст. 837.

допустимые пределы поведения участников. В транспортных отношениях договор выполняет иную функцию: он используется, прежде всего, как инструмент согласования действий множества субъектов, разнесенных в пространстве и времени. Если для энергетической инфраструктуры определяющим становится присоединение к заранее установленным режимам и распределение ответственности за отклонения от них, то в транспортной инфраструктуре на первый план выходят организационные гражданско-правовые договоры, обеспечивающие стыковку операций, увязку графиков и соблюдение требований безопасности. Тем самым, несмотря на сходную координирующую роль договора, различаются как степень диспозитивности, так и характер ее реализации в соответствующих моделях инфраструктурного регулирования.

### *Комплекс публичных гарантий и степень контроля функционирования инфраструктурных образований*

Энергетическая и транспортная инфраструктура относятся к числу правовых образований, в которых публичные гарантии и надзор не выступают внешним дополнением к гражданско-правовому регулированию, а включены в его внутреннюю структуру и выполняют системообразующую функцию. Общность их правовой природы проявляется в обеспечении жизненно значимых процессов – снабжения энергией и перемещения людей и грузов, что предопределяет устойчивое и повышенное внимание государства к условиям их функционирования. Вместе с тем сходство публичной значимости не означает тождества правовых механизмов. Способы реализации публичных гарантий в указанных отраслях различаются как по направленности воздействия, так и по степени централизации, что позволяет выявить принципиально разные модели соотношения публичного контроля и договорной координации.

В энергетической сфере публичные гарантии ориентированы на обеспечение надежности и непрерывности энергоснабжения, а также на баланс интересов производителей, сетевых организаций и потребителей. Принципы функционирования отрасли, включающие безопасность, энергоэффективность и государственное регулирование деятельности субъектов, установлены в ст. 3 Закона № 35-ФЗ. Обеспечение публичных гарантий в энергетической сфере носит комплексный характер. Полномочия Банка России и Федеральной антимонопольной службы охватывают вопросы тарифного регулирования и обеспечения конкуренции (ст. 4, 5 Федерального закона от 17.08.1995 № 147-ФЗ «О естественных монополиях»<sup>12</sup>; ст. 4 Федерального закона от 26.07.2006 № 135-ФЗ «О защите конкуренции»<sup>13</sup>; ст. 56 Федерального закона от 10.07.2002 № 86-ФЗ «О Центральном банке Российской Федерации (Банке России)»<sup>14</sup>). Ростехнадзор осуществляет контроль за соблюдением требований промышленной и энергетической безопасности (ст. 23 Федерального закона от 21.07.1997 № 116-ФЗ<sup>15</sup>). Министерство энергетики Российской Федерации формирует государственную политику и утверждает стандарты функционирования энергетической системы (п. 4 Постановления Правительства РФ от 28 мая 2008 г. № 400 «О Министерстве энергетики Российской Федерации»<sup>16</sup>). Важной особенностью является нормативно оформленный режим государственного вмешательства: тарифы и правила технологического присоединения устанавливаются публичной властью, а диспетчерское управление централизовано у системного оператора (ст. 21 и 23 Закона № 35-ФЗ). Таким образом, энергетическая система представляет собой пример сектора, где публичный контроль встроен в саму логику функционирования сети.

В транспортной сфере назначение публичных гарантий имеет иную смысловую направленность, чем в энергетике. Здесь в центре регулирования находится не поддержание экономического баланса системы, а защита жизни, здоровья и собственности граждан, вовлеченных в транспортный процесс. Именно этой логике подчинено регулирование, закрепленное в Федеральном законе № 16-ФЗ, который формирует правовые и организационные основы защиты транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства. Если в энергетике публичные гарантии преимущественно реализуются через механизмы тарифного

<sup>12</sup> См.: Собрание законодательства Российской Федерации от 21 августа 1995 г. № 34, ст. 3426.

<sup>13</sup> См.: Собрание законодательства Российской Федерации от 31 июля 2006 г. № 31 (часть I), ст. 3434.

<sup>14</sup> См.: Собрание законодательства Российской Федерации от 15 июля 2002 г. № 28, ст. 2790.

<sup>15</sup> См.: Федеральный закон от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» // Собрание законодательства Российской Федерации от 28 июля 1997 г. № 30, ст. 3588.

<sup>16</sup> См.: Собрание законодательства Российской Федерации от 2 июня 2008 г. № 22, ст. 2577.

и технологического регулирования, то в транспортной сфере они получают выражение в особых режимах безопасности, сертификации, категорирования и обязательного надзора за объектами инфраструктуры. Контроль за соблюдением указанных требований распределен между специализированными органами публичной власти – Министерством транспорта, Росжелдором, Росавиацией, Ространснадзором и иными уполномоченными субъектами, а в отдельных сегментах дополняется деятельностью служб безопасности владельцев инфраструктуры, что придает системе контроля многоуровневый и распределенный характер.

Различия между рассматриваемыми отраслями проявляются и в характере государственного вмешательства, которое, сохраняя общую целевую направленность, реализуется через неодинаковые правовые механизмы. В энергетике контроль носит системный характер: государство задает стратегические ориентиры развития, участвует в планировании мощностей и осуществляет ценовое регулирование, соотнося экономические параметры функционирования отрасли с задачами социальной политики. В транспортной сфере вмешательство выглядит иначе – оно не выстраивается в виде единого централизованного контура, а концентрируется на критически значимых аспектах, прежде всего безопасности движения, охране инфраструктурных объектов и контроле за доступом к ним. Если в энергетике публичные гарантии ориентированы на поддержание технологического и экономического равновесия системы, то в транспорте они направлены на предотвращение угроз физической безопасности и недопущение дискриминации участников инфраструктурных отношений.

При всем различии инструментов обе системы демонстрируют общий закономерный принцип: публичный контроль становится необходимым условием устойчивости инфраструктурных образований, ограничивая частнопроводную автономию в тех пределах, где от согласованности действий участников зависит функционирование общества в целом. Однако энергетика реализует данный принцип преимущественно через экономические и технологические механизмы централизованного регулирования, тогда как транспортная инфраструктура опирается на административно-правовые процедуры обеспечения безопасности и координации. Такое расхождение позволяет говорить о различной институциональной природе систем публичных гарантий и надзора в указанных сферах при сохранении их общей функции – поддержания баланса между эффективностью и безопасностью процессов функционирования инфраструктуры.

### Заключение

Результаты проведенного исследования позволяют уточнить ряд принципиальных положений, имеющих значение для понимания правовой природы транспортной инфраструктуры и механизмов ее функционирования.

Сравнительный анализ показал, что транспортная и энергетическая инфраструктуры действительно образуют единый ряд сетевых правовых образований, однако сходство их системной организации не устраняет различий в правовой природе и способах обеспечения устойчивости. Для энергетической сферы характерна модель централизованного публично-правового регулирования, при которой частнопроводные связи изначально встроены в контур государственного управления и подчинены императивным регулятивным режимам. Транспортная инфраструктура, напротив, формируется как распределенная система, в которой согласование интересов участников достигается преимущественно посредством правовых и договорных механизмов, а не за счет административной централизации. Это обстоятельство позволяет рассматривать транспортную инфраструктуру как сложную гражданско-правовую организацию, устойчивость которой обеспечивается не столько вертикалью управления, сколько нормативным согласованием и ответственностью участников инфраструктурных отношений.

Установлено, что транспортная инфраструктура представляет собой многоуровневое правовое явление, раскрывающееся на технико-объектном, функционально-системном и институциональном уровнях. Их взаимосвязанное рассмотрение формирует комплексное понимание инфраструктуры, выходящее за пределы ее восприятия как совокупности материальных объектов и позволяющее выявить правовую логику ее функционирования. В этом контексте транспортная инфраструктура выступает содержательной основой гражданско-правовых организационных отношений, образующих правовую форму ее включения в экономический оборот.

Обосновано, что инфраструктурные отношения в сфере транспорта опосредуются системой организационных договоров, направленных на координацию перевозочного процесса и управление использованием инфраструктуры. Такие договоры не сводятся к классическим имущественным конструкциям и выполняют преимущественно координационную функцию, обеспечивая согласованное взаимодействие перевозчиков, владельцев инфраструктуры и иных участников транспортных отношений, а также сопряжение публичных регулятивных требований с частноправовыми обязательствами.

Показано, что на современном этапе специфика транспортной инфраструктуры нередко раскрывается через систему особых правовых режимов, ориентированных на обеспечение ее надежного и безопасного функционирования. К их числу относятся режимы допуска к инфраструктуре, включающие лицензирование, сертификацию и иные разрешительные процедуры, а также публичные гарантии, основанные на императивных нормах транспортной безопасности, обязательном категорировании объектов и государственном контроле за соблюдением эксплуатационных стандартов. Вместе с тем указанные режимы не исчерпывают всей совокупности правовых характеристик транспортной инфраструктуры и требуют более дифференцированного анализа с учетом ее договорной и отраслевой специфики.

В итоге акцентируется, что устойчивость транспортной инфраструктуры обеспечивается не только посредством публично-правовых ограничений, но и за счет развитых организационно-договорных связей, позволяющих координировать действия множества участников и сохранять целостность инфраструктурного комплекса как единой правовой сети.

### Список литературы

1. *Бажина М.А.* Содержательная трансформация понятия «транспортная инфраструктура» в условиях цифровизации // Юрист. – 2022. – № 10. – С. 55–61.
2. *Кошель А.С.* Поиск регуляторного оптимума деятельности цифровых платформ (сравнительный анализ) / А.С. Кошель, Я.И. Кузьминов, Е.В. Кручинская, Б.В. Лесив // Право. Журнал Высшей школы экономики. – 2025. – Т. 18, № 2. – С. 4–58.
3. *Лакно П.Г.* Энергия, энергетика и право // Энергетическое право. – 2006. – № 1. – С. 2–16.
4. Предпринимательское право: учебник: в 2 т. / А.П. Алексеенко, А.М. Баринов, А.Ю. Бушев [и др.]; под ред. В.Ф. Попондопуло. – 6-е изд., перераб. и доп. – Москва: Проспект, 2023. – Т. 2. – 640 с.
5. *Романова В.В.* Энергетическое право: учебник для подготовки кадров высшей квалификации. – Москва: Юрист, 2021. – 288 с.
6. *Сейнаров Б.М.* Соотношение публичного договора с договором присоединения // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. – 1999. – № 10 [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс». – URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 10.10.2025).
7. *Хамидуллин М.Т.* Правовая природа договора технологического присоединения: новый взгляд на проблему // Актуальные проблемы российского права. – 2020. – № 12. – С. 190–199.
8. *Серова В.К.* О некоторых вопросах судебной практики, связанных с договором технологического присоединения к электрическим сетям // Арбитражные споры. – 2021. – № 3. – С. 3–12.
9. *Демченко О.Н.* Договор оказания услуг по передаче энергии в российском гражданском законодательстве // Гражданское право. – 2010. – № 4. – С. 35–37.
10. *Запруднов А.А.* Договор оказания услуг по передаче электрической энергии в российском гражданском праве: понятие и правовая природа // Гражданское право. – 2009. – № 1. – С. 37–40.
11. *Валиева А.Р.* Смешанный характер договора по использованию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта // Транспортное право. – 2007. – № 2. – С. 27–30.
12. *Астапова И.И., Карпеев О.В.* Система договоров на подачу и уборку вагонов и эксплуатацию путей необщего пользования // Транспортное право. – 2018. – № 3. – С. 24–27.
13. *Карпеев О.В.* Правовая природа договора на эксплуатацию подъездного пути необщего пользования и договора на подачу и уборку вагонов // Юридический мир. – 2014. – № 1. – С. 26–29.

### References

1. *Bazhina M.A.* Substantive transformation of the concept of transport infrastructure in the context of digitalization // Jurist. – 2022. – No. 10. – Pp. 55–61.

2. *Koshel A.S.* Searching for the regulatory optimum of digital platform activities (a comparative analysis) / A.S. Koshel, Ya.I. Kuzminov, E.V. Kruchinskaya, B.V. Lesiv // Law. Journal of the Higher School of Economics. – 2025. – Vol. 18, No. 2. – Pp. 4–58.
3. *Lakhno P.G.* Energy, the energy sector, and law // Energy Law. – 2006. – No. 1. – Pp. 2–16.
4. Entrepreneurial law: textbook: in 2 vols. / A.P. Alekseenko, A.M. Barinov, A.Yu. Bushev [et al.]; ed. by V.F. Popondopulo. 6th ed., rev. and exp. Moscow: Prospekt, 2023. – Vol. 2. – 640 p.
5. *Romanova V.V.* Energy law: textbook for advanced legal training. – Moscow: Yurist Publishing Group, 2021. – 288 p.
6. *Seinaroev B.M.* Correlation between a public contract and a contract of adhesion // Bulletin of the Supreme Arbitration Court of the Russian Federation. – 1999. – No. 10. Available via the ConsultantPlus legal database (accessed: 10 October 2025).
7. *Khamidullin M.T.* The legal nature of the technological connection contract: a new approach to the problem // Actual Problems of Russian Law. – 2020. – No. 12. – Pp. 190–199.
8. *Serova V.K.* Certain issues of judicial practice related to technological connection contracts for electric power grids // Arbitration Disputes. – 2021. – No. 3. – Pp. 3–12.
9. *Demchenko O.N.* Contract for the provision of energy transmission services in Russian civil legislation // Civil Law. – 2010. – No. 4. – Pp. 35–37.
10. *Zaprudnov A.A.* Contract for the provision of electric energy transmission services in Russian civil law: concept and legal nature // Civil Law. – 2009. – No. 1. – Pp. 37–40.
11. *Valieva A.R.* The mixed nature of contracts for the use of railway transport infrastructure facilities // Transport Law. – 2007. – No. 2. – Pp. 27–30.
12. *Astapova I.I., Karpeev O.V.* The system of contracts for the supply and removal of railway cars and the operation of non-public railway tracks // Transport Law. – 2018. – No. 3. – Pp. 24–27.
13. *Karpeev O.V.* The legal nature of the contract for the operation of a non-public access railway track and the contract for the supply and removal of railway cars // Legal World. – 2014. – No. 1. – Pp. 26–29.

Статья поступила в редакцию: 28.01.2026

Received: 28.01.2026

Статья принята к публикации: 10.02.2026

Accepted: 10.02.2026