

УДК 347.4

DOI: 10.24412/1998-5533-2026-2-246-250

© Ткаченко Е.В., 2026

Железнодорожно-инфраструктурный договор как вспомогательный договор на транспорте

**Ткаченко Елена Владимировна**Старший преподаватель кафедры гражданского и уголовного права
Сибирского государственного университета путей сообщения(630049, Новосибирск, ул. Дуси Ковальчук, д. 191; e-mail: tkachenko.e@mail.ru;
SPIN-код: 6973-6466; AuthorID: 729357)

Вопросы железнодорожно-инфраструктурного договора как вспомогательного договора на транспорте не теряют своей актуальности и приобретают все большую значимость в условиях монополизации железнодорожной отрасли. В настоящее время исследование железнодорожно-инфраструктурного договора является крайне актуальным в силу экономического развития железнодорожного транспорта, его дальнейшего правового регулирования и появления новых видов транспортных обязательств на железной дороге. Целью настоящего исследования является определение места железнодорожно-инфраструктурного договора среди вспомогательных обязательств и выявление его основных черт. Научная новизна исследования и настоящей статьи заключается в предложении основных черт, раскрывающих вспомогательный характер железнодорожно-инфраструктурного договора. Практическая значимость исследования определяется тем, что выводы, к которым пришел автор, могут быть применены при организации договорных отношений между владельцем инфраструктуры и независимым перевозчиком.

По результатам исследования в статье сделан вывод о том, что по железнодорожно-инфраструктурному договору оказывается определенная комплексная транспортная инфраструктурная услуга владельцем инфраструктуры на основании одобренного запроса независимому перевозчику в интересах пользователя услуг для обеспечения перевозочного процесса.

Ключевые слова: железнодорожно-инфраструктурный договор, транспортно-вспомогательные обязательства, транспортная инфраструктурная услуга, основные обязательства, организационные обязательства

Для цитирования: Ткаченко Е.В. Железнодорожно-инфраструктурный договор как вспомогательный договор на транспорте // Вестник экономики, права и социологии. 2026. № 2. С. 246–250. DOI: 10.24412/1998-5533-2026-2-246-250.

После реформирования железнодорожного транспорта в России стал активно развиваться рынок транспортных услуг, что способствовало появлению в транспортном законодательстве такой договорной конструкции, как договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железно-

дорожного транспорта общего пользования (далее железнодорожно-инфраструктурный договор).

Заявленная тема статьи актуальна тем, что на протяжении длительного времени в научных кругах ведется дискуссия [1; 2] по поводу понимания, характеристики вспомогательных обязательств,

а также разграничения их от имущественных и организационных договоров [3]. В основном их рассмотрение связано с определением места договора перевозки среди них. Кроме того, предлагается не заключать договоры, связанные с подачей и уборкой вагонов и эксплуатацией железнодорожных подъездных путей, а регулировать их договором по использованию инфраструктуры.

При этом в современной цивилистической науке недостаточно разработанными, но требующими глубокого осмысления и соответствующей проработки, являются следующие проблемные вопросы. Это вопросы, связанные с определением места железнодорожно-инфраструктурного договора среди вспомогательных обязательств. Кроме того, вопросы, связанные с выявлением и формированием основных черт, раскрывающих вспомогательный характер рассматриваемого договора.

В литературе под обязательствами в сфере транспорта понимают совокупность обязательств, включающих относительно самостоятельные типы договоров [1, с. 39]. В частности, к организационным обязательствам следует относить длительные договоры, договоры о централизованном завозе и вывозе грузов между организациями различных видов транспорта, чтобы совместно организовать работу и обеспечить перевозку грузов. Также узловые соглашения, определяющие порядок работы пунктов перевалки между железнодорожными станциями, портами. Экспедиционные договоры представлены такими договорами, как договор о погрузочно-разгрузочных работах, договор о централизованных расчетах, транспортная экспедиция.

Необходимо заметить, что в группу транспортных отдельно входят договоры на подачу и уборку вагонов, эксплуатацию железнодорожных подъездных путей, контрагентский или договор железнодорожного обслуживания. Например, в литературе [4, с. 15] В.Г. Баукин предлагает отказаться от традиционных договоров на подачу и уборку вагонов и на эксплуатацию железнодорожных подъездных путей. Данные договоры объединяют в целом и перевозку, и эксплуатацию инфраструктуры. Они направлены на обеспечение процедуры транспортировки, например, грузов. Железнодорожные пути, устройства, иные сооружения должны предоставляться по договору использования инфраструктуры. Маневровые работы, в частности замена локомотива, отцепление вагонов должны предоставляться по договору железнодорожного обслуживания. Из анализа транспортного законодательства можно заключить, что большая часть договоров по оказанию транспортных услуг на железнодорожном транспорте направлена на обеспечение осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа и доставке порожних грузовых вагонов.

Рассматривая железнодорожно-инфраструктурный договор, можно отметить: по нему владелец инфраструктуры оказывает транспортную инфраструктурную услугу независимому перевозчику, который, в свою очередь, производит оплату за данную услугу [5, с. 312]. Оказание такой услуги направлено на то, чтобы в дальнейшем обеспечить реализацию транспортного обязательства – в частности, заключение договора перевозки [6, с. 47–48].

Например, А.И. Хаснутдинов отмечает, что к транспортным следует относить все обязательства, которые опосредуют транспортную деятельность в любом её виде, несмотря на различия их экономических и юридических признаков [1, с. 40]. А.Н. Романович указывает, что обязательства, складывающиеся между транспортными организациями и субъектами, пользующимися их услугами в связи с перевозками, следует разделить на основные (непосредственно отражающие деятельность по грузовой перевозке) и вспомогательные (направленные на обеспечение их осуществления) [7, с. 46]. Исходя из такой классификации, железнодорожно-инфраструктурный договор – разновидность вспомогательного договора. Вспомогательные обязательства правоотношения необходимы на начальном или конечном этапе процесса перевозки.

В.Г. Баукин определяет, что система транспортных отношений на железной дороге строится вокруг ядра, образуемого отношениями по перевозке [8, с. 16]. *F.Y. Beier* раскрывает эффект опыта применения транспортных контрактов, образующих определенный каркас [9, с. 73].

Транспортные отношения представляют собой сложное содержание, состоящее из комплекса взаимосвязанных между собой правоотношений, которые опосредуют разные стадии перевозочного процесса, образующего в совокупности систему правоотношений [10, с. 83]. Сам перевозочный процесс, по мнению А.Р. Муратовой, обладает организационным, правовым, техническим, технологическим и экономическим единством [11, с. 143]. М.А. Бажина определяет перевозочный процесс как совокупность взаимосвязанных организационных, технических, технологических операций, выполняемых его участниками при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа различными видами транспорта [12, с. 358].

Для выполнения основного обязательства сначала необходимо реализовать вспомогательное, поскольку в самом характере действий заложена необходимость выполнения определённого ряда дополнительных операций, организационно завершающих весь процесс доставки от пункта отправления до пункта назначения. Связь основного и вспомогательных обязательств носит характер взаимозависимости: нормальное возникновение и развитие

основного обязательства зависит от слаженного выполнения вспомогательных. Главной чертой для всех вспомогательных обязательств следует считать их функциональное назначение – выражение технологической зависимости от перевозки и наличие единой конечной цели с основным обязательством. В транспортно-вспомогательных обязательствах ключевой характер имеют действия, деятельность исполнителя, поскольку труд оказывается им в качестве деятельности. Транспортно-вспомогательные операции выступают этапами в становлении и развитии перевозочного обязательства [13, с. 23]. В юридической литературе понятие «вспомогательный» чаще применяют для характеристики подсобных, неосновных действий (операций), правоотношений или опосредующих их обязательств [13, с. 4].

Вспомогательные договоры, с точки зрения профессора А.И. Хаснутдинова, не следует считать «чисто» организационными, так как, например, в договоре на эксплуатацию подъездных путей приемоиспускные (выставочные) пути могут быть определены договором и за границами станции, чем вызвана необходимость включения в него условий о возмещении расходов по подаче подвижного состава на эти пути. В частности, Н.И. Клейн отмечала, что организационные функции характерны для любого договора, но преобладающими они являются в договорах, заключенных на длительный срок, а в остальных выполняют роль «связки» в имущественных отношениях [14, с. 72]. С.Ю. Морозов одной из функций транспортных организационных договоров выделяет функцию регуляции, т.е. способность договора создать взаимосвязанную деятельность контрагентов в будущих договорах на оказание транспортных услуг [15, с. 137]. К.К. Бурдин на примере договора между владельцами транспортных инфраструктур придает организационным договорам исключительно служебную роль, направленную во исполнение организуемого договора [16, с. 199]. И отмечает, что он направлен на ускорение перевозочного процесса и обеспечение его безопасности [17, с. 197], а также интересов перевозчика, пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей и грузовладельцев [16, с. 197].

Руководствуясь вышеизложенным, мы также полагаем, что вспомогательные и организационные договоры не следует отождествлять, в частности, они отличны по предмету, который, согласно абз. 2 п. 1 ст. 432 Гражданского кодекса РФ [17], является существенным условием договора. Например, в договоре об организации перевозок, относящемся к организационным договорам, предметом является приобретение услуги по организации и осуществлению перевозки грузов и пассажиров железнодорожным транспортом общего пользования. Сама перевозка на основании такой услуги еще не осуществляется, только идет подготовка к ней. В желез-

нодорожно-инфраструктурном договоре предметом является оказание транспортной инфраструктурной возмездной услуги. Ее оказание осуществляется одновременно с перевозочным процессом.

Тесная взаимосвязь транспортно-вспомогательных обязательств с договором перевозки придают друг другу определенную целостность [13, с. 34]. В философской литературе свойство целостности рассматривается как непереносимое, важное качество системных объектов, подразделяемых на два типа: организационные и органичные системные образования [18, с. 37–38]. В совокупности они образуют конгломерат относительно самостоятельных обязательств. Тем самым мы приходим к выводу, что железнодорожно-инфраструктурный договор является вспомогательным / транспортно-вспомогательным по отношению к договору перевозки. А.И. Хаснутдинов в группу транспортных относит ряд вспомогательных договоров, т.к. в их предмет входят разные транспортные операции [13, с. 29–30]. По железнодорожно-инфраструктурному договору оказывается комплексная транспортная инфраструктурная услуга [19, с. 180–181], т.к. предоставляется как магистральный путь общего пользования для перевозки от станции отправления до станции назначения, так и диспетчерское управление движением поездов, кроме того, услуги по выставлению подвижного состава независимого перевозчика на железнодорожный путь и иные услуги. По мнению Р.О. Халфиной, под комплексом необходимо понимать не соединение, при котором теряются первоначальные свойства элементов, а такое сочетание элементов, при котором каждый из них сохраняет свои особенности и взаимодействует с другими [20, с. 253].

Можно заключить, что по железнодорожно-инфраструктурному договору инфраструктурное действие призвано обеспечить нормальное осуществление перевозочного процесса. Иными словами, инфраструктурный процесс создаёт необходимые условия для перевозки, а его цель едина с целью самого перевозочного процесса – доставить до пункта назначения пассажира, груз, багаж, грузобагаж или порожний грузовой вагон. При этом действительно допускается заключение договора перевозки порожних вагонов, который имеет особый предмет: порожний вагон рассматривается как технически сложное самоходное транспортное средство [21, с. 89–90].

В железнодорожно-инфраструктурном договоре на первоначальной стадии инфраструктурного процесса можно выделить следующий ряд основных юридически значимых действий: 1) согласование технических и технологических возможностей осуществления перевозки с владельцами других инфраструктур; 2) прием и передача железнодорожного подвижного состава независимого перевозчика на железнодорожные пути общего пользования;

3) формирование поезда с использованием технических средств железнодорожных станций; 4) внесение оплаты за оказание услуг инфраструктуры; 5) оформление перевозочных документов (в частности, независимым перевозчиком – дорожной ведомости, владельцем инфраструктуры натурального листа поезда). На завершающей стадии инфраструктурного процесса, когда объект перевозки прибыл в пункт назначения, возникает необходимость совершения иных юридически значимых действий. В частности, одним из таких действий является перерасчёт стоимости оказанных услуг, исходя из фактически предоставленного объёма на основании дорожной ведомости и натурального листа поезда. Выполнение данных юридически значимых действий, которые обеспечивают перевозку, подчёркивает транспортно-вспомогательную функцию железнодорожно-инфраструктурного договора.

Подытоживая, отметим, что заключение железнодорожно-инфраструктурного договора обеспечивает в дальнейшем возникновение и исполнение договора перевозки. Незаклѳченный железнодорожно-инфраструктурный договор является показателем несостоявшейся перевозки между независимым перевозчиком и пользователем услуг железнодорожного транспорта. Также данный договор способствует организации промежуточного юридического факта, необходимого для заключения договора перевозки, – согласования заявки между пользователем услуг и перевозчиком [22, с. 66]. Рассматриваемое соглашение следует относить к вспомогательному.

Главные черты, раскрывающие вспомогательный характер железнодорожно-инфраструктурного договора, необходимо выделить следующие: 1) владелец инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования оказывает определённую транспортную инфраструктурную услугу независимому перевозчику в интересах пользователя услуг [23, с. 37]; 2) данная услуга предоставляется на основании поданного и одобренного владельцем инфраструктуры запроса независимого перевозчика; 3) в эксплуатацию предоставляется железнодорожная магистральная сеть, осуществляется диспетчерское управление перевозкой, проводятся манѳвровые работы на промежуточных станциях; 4) транспортная инфраструктурная услуга оказывается с целью обеспечить перевозочный процесс.

Кроме того, мы полагаем, что транспортное и инфраструктурное обязательство следует относить как общее с частным.

Литература:

1. Красавчиков О.А. Организационные гражданско-правовые отношения // Антология уральской цивилистики 1925–1989: сб. статей. М.: Статут, 2001. 430 с.
2. Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте: автореф. дисс. ... докт. юрид. наук. Томск, 1995. 52 с.
3. Васева Н.В. Имущественные и организационные гражданско-правовые договоры // Гражданско-правовой договор и его функции. Межвуз. сб. науч. трудов / Отв. ред. О.А. Красавчиков. Свердловск: УрГУ, 1980. С. 53–69.
4. Баукин В.Г. Правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта: автореф. дисс. ... докт. юрид. наук. СПб., 2004. 45 с.
5. Ткаченко Е.В. Услуга инфраструктуры как объект гражданских прав // Проблемы формирования правового социального государства в современной России: материалы XII Всерос. науч.-практ. конф. Новосибирск: Изд-во НГАУ, 2016. С. 312–313.
6. Ткаченко Е.В. Интересы перевозчика и пользователя услуг в железнодорожно-инфраструктурном договоре // Правовые проблемы укрепления российской государственности / Под ред. В.М. Лебедева, Г.Л. Осокиной, С.К. Соломина, В.С. Аракчеева. Томск: Изд-во Том. ун-та, 2014. С. 46–48.
7. Романович А.Н. Транспортные правоотношения. Минск: Изд-во унив-кое, 1984. 126 с.
8. Баукин В.Г. Договор перевозки грузов в системе железнодорожного транспортного права: курс лекций. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2008. 102 с.
9. Beier F.Y. Transportation Contracts and the Experience Effect: A Frame work for Future Research // Yournal of Business Logistics. 1989. Vol. 10. P. 73.
10. Лопатина Н.Ф. Единая транспортная система. М.: Транспорт, 1988. 105 с.
11. Муратова А. Р. К вопросу о понятии перевозочного процесса // Труды института государства и права РАН. 2025. Т. 20. № 4. С. 137–158.
12. Бажина М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации: дисс. ... докт. юрид. наук. Екатеринбург, 2021. 426 с.
13. Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте. Иркутск: Изд-во Иркут. ун-та, 1994. 251 с.
14. Клейн Н.И. Организация договорно-хозяйственных связей. М.: Юрид. лит., 1976. 190 с.
15. Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. М.: Норма, 2011. 352 с.
16. Бурдин К.К. Договоры между владельцами транспортных инфраструктур на железнодорожном транспорте при осуществлении грузовых перевозок // Теория и практика общественного развития. 2025. № 5. С. 196–202.

17. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть первая от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (ред. от 31 июля 2025 г., с изм. от 1 августа 2025 г.) // СЗ РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.
18. Блауберг И.В., Садовский В.Н., Юдин Э.Г. Системный подход в современной науке // Проблемы методологии системного исследования. М.: «Мысль», 1970. 455 с.
19. Ткаченко Е. В. Оказание услуги в железнодорожно-инфраструктурном договоре // Проблемы формирования правового социального государства в современной России: материалы XI Всерос. науч.-практ. конф. Новосибирск: Изд-во НГАУ, 2015. С. 180–181.
20. Халфина Р.О. Правовая система социализма. Понятие, структура, социальные связи. Т. 1. Гл. 8. М.: Юрид. лит-ра, 1986. 316 с.
21. Ананьева А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве: монография. Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2014. 113 с.
22. Ткаченко Е.В. Правовые аспекты железнодорожно-инфраструктурного договора // Российские регионы в фокусе перемен: сборник докладов XIII Междунар. конф. Т. 2. 15-17 ноября 2018 г. Екатеринбург: Изд-во УМЦ УПИ, 2019. С. 63–69.
23. Ткаченко Е.В. Влияние независимого перевозчика на заключение железнодорожно-инфраструктурного договора // Правовые проблемы укрепления российской государственности: сб. ст. Ч. 76 / Под ред. В.М. Лебедева, Г.Л. Осокиной, Е.С. Болтановой, Г.Г. Пашковой. Томск: Издат. Дом ТГУ, 2018. С. 36–38.

Railway Infrastructure Agreement as a Subsidiary Agreement on Transportation

Elena Vladimirovna Tkachenko

Siberian State University of Railway Transport (Novosibirsk, Russia)

The issues of the railway infrastructure contract as an auxiliary transport contract do not lose their relevance, and in fact, they become increasingly important in the context of the railway industry's democratization. Currently, research on the railway infrastructure contract is extremely relevant due to the economic development of railway transport and its further legal regulation, as well as the emergence of new types of transport obligations on the railway. The purpose of this study is to determine the place of the railway infrastructure contract among auxiliary obligations and to identify its main features. The scientific novelty of the research and this article lies in the proposal of the main features that reveal the auxiliary nature of the railway infrastructure contract. The practical significance of the study lies in the fact that the author's findings can be applied in the organization of contractual relations between the infrastructure owner and the independent carrier.

Based on the results of the study, the article concludes that a certain complex transport infrastructure service is provided by the infrastructure owner under a railway infrastructure contract, based on an approved request, to an independent carrier in the interests of the service user to ensure the transportation process.

Keywords: railway-infrastructure contract, transport and ancillary obligations, transport infrastructure service, basic obligations, organizational obligations

