

Информация для цитирования:

Колодуб Г. В. Методологические основания исследования инфраструктурной услуги в рамках концепции транспортных организационных договоров // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2026. Вып. 3(73). С. 450–462. DOI 10.17072/1995-4190-2026-73-450-462. EDN KPBWQY

Kolodub G. V. Methodological Foundations for Studying Infrastructure Services Within the Concept of Transport Organizational Contracts. *Vestnik Permskogo universiteta. Juridicheskie nauki* – Perm University Herald. Juridical Sciences. 2026. Issue 3(73). Pp. 450–462. DOI 10.17072/1995-4190-2026-73-450-462. EDN KPBWQY (In Russ.)

УДК 347.463

DOI 10.17072/1995-4190-2026-73-450-462

EDN <https://elibrary.ru/kpbwqy>

EDN KPBWQY

Методологические основания исследования инфраструктурной услуги в рамках концепции транспортных организационных договоров

Г. В. Колодуб

Саратовская государственная юридическая академия

E-mail: kolodub-ssla@yandex.ru

Статья поступила в редакцию 19.01.2026

Введение: в условиях усложнения транспортных связей и возрастания роли инфраструктуры в обеспечении перевозочного процесса особую актуальность приобретает гражданско-правовое осмысление инфраструктурных услуг. В доктрине транспортного и гражданского права такие услуги нередко анализируются через объектные или функциональные характеристики инфраструктуры, что затрудняет выявление их самостоятельной правовой природы и системного места в структуре частноправовых отношений. **Цель:** сформулировать авторский подход к осмыслению инфраструктурной услуги в гражданском праве через раскрытие теоретико-методологических вопросов, определяющих ее самостоятельный правовой характер, и выявить пределы применимости объектного и функционального анализа, а также достаточность традиционных описательных конструкций для оценки отношений в сфере транспортной инфраструктуры. **Методы:** основу исследования составил системный метод, использованный для выявления места инфраструктурной услуги в структуре гражданско-правовых отношений и анализа ее взаимосвязи с иными элементами частноправового регулирования. В его рамках применялись формально-догматический анализ и метод цивилистических конструкций, дополняемые общенаучными методами анализа, синтеза и обобщения. **Результаты:** показано, что инфраструктурная услуга не объясняется в рамках вещных либо традиционных обязательств по оказанию услуг, поскольку ее правовой результат носит организационный характер и выражается в формировании условий использования транспортной инфраструктуры. Обосновано ее пограничное положение между имущественными и организационными отношениями и выявлена системная природа данного явления как совокупности взаимосвязанных правовых средств. **Выводы:** инфраструктурная услуга квалифицируется как самостоятельная цивилистическая категория и гражданско-правовой механизм, посредством

© Колодуб Г. В., 2026



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

которого обеспечивается согласованное функционирование транспортной инфраструктуры при множественности субъектов и автономии их хозяйственных интересов. Обоснована методологическая значимость данной категории для уточнения границ применимости объектного и функционального анализа, а также развития теории организационных гражданско-правовых отношений в транспортной сфере. Полученные положения формируют теоретическую основу для системного исследования договорных форм оказания инфраструктурных услуг и построения целостной модели договорного регулирования использования транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: инфраструктурная услуга; транспортное право; гражданское право; организационные гражданско-правовые отношения; методология цивилистических исследований; правовой режим инфраструктуры; транспортные договоры

Methodological Foundations for Studying Infrastructure Services Within the Concept of Transport Organizational Contracts

G. V. Kolodub

Saratov State Law Academy

E-mail: kolodub-ssla@yandex.ru

Received 19 Jan 2026

Introduction: given the increasingly complicating transport connections and the growing role of infrastructure in the transportation process, a civil-law analysis of infrastructure services is becoming particularly important. In the doctrine of transport and civil law, such services are often analyzed through the object-based or functional characteristics of infrastructure, which makes it difficult to identify their independent legal nature and their place within the system of private-law relations. **Purpose:** to formulate an original approach to the understanding of infrastructure services in civil law by addressing the theoretical and methodological issues that determine the independent legal nature of these services, as well as to identify the limits of applicability of object-based and functional analysis as well as the adequacy of traditional descriptive constructs for the assessment of relations in the sphere of transport infrastructure. **Methods:** the study is based on the systems approach, which was employed to identify the place of infrastructure services within the structure of civil-law relations and to analyze their interrelation with other elements of private-law regulation. Within this framework, formal-dogmatic analysis and the method of civil-law constructions were applied, supplemented by general scientific methods of analysis, synthesis, and generalization. **Results:** the study demonstrates that an infrastructure service cannot be adequately explained within the framework of proprietary relations or traditional service obligations since its legal result is of an organizational nature and is expressed in the formation of conditions for the use of transport infrastructure. The article substantiates the borderline position of infrastructure services between proprietary and organizational relations and reveals the systemic nature of this phenomenon as a set of interrelated legal instruments. **Conclusions:** an infrastructure service is classified as an independent civil-law category and a civil-law mechanism that ensures coordinated functioning of transport infrastructure in the context of multiple actors and the autonomy of their economic interests. The study demonstrates the methodological significance of this category for clarifying the limits of applicability of object-based and functional analysis, as well as for advancing the theory of organizational civil-law relations in the transport sector. The findings provide theoretical foundations for a systemic study of contractual forms of infrastructure services and for constructing a coherent model of contractual regulation of the use of transport infrastructure.

Keywords: infrastructure service; transport law; civil law; organizational civil-law relations; civil-law research methodology; legal regime of infrastructure; transport contracts

Введение

В последние десятилетия инфраструктура всё чаще используется в научном анализе как инструмент исследования социальных и правовых связей, а не только как совокупность физических объектов [24, р. 1231–1232]. При этом раннее понимание инфраструктуры, которое было преимущественно ориентировано на материальные структуры и нормативные рамки, уступает место иному вектору развития, формирующемуся на фоне изменения материальных свойств инфраструктурных объектов и повсеместного проникновения цифровых технологий в социально-экономическую и правовую действительность [12, с. 38].

Современное состояние отечественных цивилистических исследований в сфере транспортных отношений формирует устойчивый интерес к инфраструктурным отношениям и связанным с ними обязательствам, однако данный интерес до настоящего времени преимущественно выражается в применении фрагментарных объектных либо функциональных схем осмысления соответствующих правовых связей. В результате инфраструктура, объекты инфраструктуры, режим доступа к ним и собственно транспортные услуги нередко рассматриваются как взаимозаменяемые либо производные категории, что затрудняет формирование внутренне непротиворечивой теоретической модели и, как следствие, снижает объяснительный потенциал договорных конструкций, в том числе в сфере железнодорожного транспорта. Показательным является тезис, сформулированный в исследованиях методологических оснований правового анализа, согласно которому «определенные методологические проблемы требуют постоянного исследовательского внимания, поскольку они задают важные ориентиры в понимании как цивилистики в целом, так и цивилистической методологии в частности» [9, с. 8]. Именно в таком ракурсе инфраструктурные явления в гражданском праве рассматриваются в настоящем исследовании.

В доктрине гражданского и транспортного права инфраструктура преимущественно анализируется либо как совокупность имущественных объектов, либо как техническая основа осуществления перевозочного процесса. Подобная трактовка, будучи методологически оправданной на уровне первичного описания, оказывается недостаточной при анализе правовых форм использования инфраструктуры и взаимодействия участников современных транспортных отношений. Данный подход не позволяет провести разграничение между имущественными отношениями по поводу инфраструктурных объектов и отношениями, складывающимися в связи с организацией их использования, обеспечением доступа, распределением пропускной способности, согласованием режимов эксплуатации и ответственности, а также иных форм координации и упорядочения поведения участников.

Указанное ограничение проявляется в том, что при анализе инфраструктурных связей нередко фокус смещается с реально складывающихся общественных отношений на их формально-юридическое выражение. Между тем «исследовать в контексте предмета гражданско-правового регулирования нужно в первую очередь общественные отношения, а не правоотношения. Общественные отношения первичны и не всегда корреспондируют видам гражданских правоотношений» [15, с. 41–42]. Учет данного вывода позволяет нам взглянуть на инфраструктурную услугу как на самостоятельное правовое явление, не сводимое ни к передаче вещи, ни к выполнению работ, ни к оказанию классических фактических услуг.

Отсутствие устойчивых методологических оснований исследования инфраструктурной услуги приводит к тому, что данная категория рассматривается преимущественно через призму формально-юридических конструкций, в результате чего включается в модели обязательств по оказанию услуг либо подменяется публично-правовыми способами регулирования доступа к инфраструктуре. В итоге инфраструктурная услуга выпадает из поля самостоятельного цивилистического анализа, а договорные формы ее опосредования воспринимаются как вторичные по отношению к публичному регулированию, а не как отражение реально складывающихся общественных отношений.

В исследовании намеренно акцентируется внимание на отрасли железнодорожных перевозок, поскольку именно в данной сфере инфраструктурные услуги наглядно выступают не вспомогательным, а системообразующим элементом правового регулирования, что соответствует предмету и направленности авторского научного интереса. Оценки и теоретические проекции, сформулированные применительно к железнодорожному транспорту, не подменяют анализ транспортной инфраструктуры в целом, а позволяют сделать ключевые методологические выводы на материале отрасли, в которой соответствующие правовые конструкции проявляются наиболее отчетливо.

Железнодорожная инфраструктура рассматривается как распределенная система, в границах которой имущественные элементы, технологические процессы и организационно-договорные формы находятся в состоянии постоянной правовой координации. Именно на материале железнодорожной сферы становится возможным показать, каким образом инфраструктурная услуга обеспечивает переход от нормативно заданных требований, технических параметров и режимов безопасности к конкретным договорным режимам использования инфраструктуры. Тем самым железнодорожный транспорт используется как методологически репрезентативная модель, позволяющая выявить организационную природу инфраструктурных услуг и специфику их гражданско-правового опосредования без утраты общетеоретической значимости получаемых выводов.

Таким образом, методологическая задача нашего исследования состоит не в описании инфраструктуры или договоров доступа к ней, а в обосновании теоретической позиции, согласно которой инфраструктурная услуга должна рассматриваться как самостоятельный объект цивилистического анализа, встроенный в систему организационных гражданско-правовых отношений. Такой подход позволяет уточнить понятийный аппарат, границы договорного регулирования и создать предпосылки для дальнейшего системного исследования договора на оказание инфраструктурных услуг в сфере железнодорожных перевозок.

Пределы объектного и функционального анализа инфраструктурной услуги

В отечественной цивилистической доктрине исследование инфраструктурных явлений на протяжении длительного времени осуществлялось преимущественно в рамках объектного и функционального подходов [7]. В результате особенности транспортных отношений, в том числе их инфраструктурная составляющая, нередко оставались вне системного теоретического осмысления и воспринимались через внешние, наиболее наглядные признаки – материальные элементы и выполняемые ими функции [11, с. 104–105]. Подобная догматическая установка объективно способствовала закреплению в доктрине объектного и функционального подходов и затрудняла формирование более сложных организационно-правовых конструкций анализа транспортной инфраструктуры. Такая методологическая установка во многом объяснима историей формирования транспортного права и тесной связью инфраструктуры с материально-технической основой перевозочного процесса.

Вместе с тем применительно к анализу инфраструктурной услуги указанные подходы обнаруживают существенные ограничения, препятствующие выявлению ее гражданско-правовой природы и системного места в структуре частноправовых отношений. Методологическое объяснение этого обстоятельства заключается в том, что, как справедливо отмечается в научной литературе, методология цивилистического исследования не должна ограничиваться анализом внешних характеристик объекта, поскольку предметом познания выступают прежде всего соответствующие общественные отношения [19, с. 122; 20, с. 59]. Игнорирование данного уровня анализа приводит к тому, что инфраструктурная услуга оказывается слабо различимой в системе гражданско-правовых конструкций и не получает самостоятельного теоретического осмысления.

Ориентация на объектно-функциональные характеристики инфраструктуры в значительной степени обусловлена тем, что на начальных этапах гражданско-правового анализа такие подходы оказываются

удобными для систематизации эмпирического материала и выявления базовых элементов соответствующих правоотношений [6, с. 27]. Однако подобное описание имеет вспомогательный характер и не может рассматриваться как достаточное для выявления гражданско-правовой природы инфраструктурной услуги. На уровне первичного обобщения фиксируются лишь внешние параметры инфраструктурных явлений, тогда как их правовое содержание формируется в плоскости более сложных связей и взаимодействий между участниками перевозочного процесса. Поэтому смещение исследовательского акцента от описания к анализу приобретает принципиальное значение, поскольку именно оно позволяет сформировать непротиворечивый подход, раскрывающий инфраструктурную услугу как самостоятельное частноправовое явление, а не как производный элемент имущественного или функционального описания инфраструктуры.

Объектный подход, рассматривающий инфраструктуру с позиции материального блага (вещи либо имущественного комплекса), позволяет описать состав и правовой режим инфраструктурных объектов, однако оказывается ограниченным при анализе отношений по их использованию. Такое описание фиксирует преимущественно материальную сторону инфраструктуры, тогда как ее правовое содержание формируется в системе отношений по организации доступа, распределению возможностей использования и согласованию режимов функционирования. Сведение инфраструктуры к объекту смещает исследовательский фокус на вопросы принадлежности и эксплуатации материальных элементов, оставляя за пределами анализа отношения, которые определяют взаимодействие участников перевозочного процесса и придают инфраструктуре самостоятельное значение в гражданском обороте. Справедливо отмечалось, что акцент исследования исключительно на объекте не позволяет выявить правовое содержание соответствующих связей, поскольку последнее формируется на уровне регулируемых отношений, а не материальных элементов [1, с. 214–220].

Не менее ограниченным представляется и функциональный подход, в рамках которого инфраструктура и связанные с ней услуги описываются через их роль в обеспечении перевозки. При всей очевидной прикладной ценности такой модели она смещает гражданско-правовой анализ в плоскость целого объяснения, сводя инфраструктурную услугу к обслуживающему элементу транспортной деятельности и нивелируя ее современную экономическую ценность. В этой связи отметим, что подход, ориентированный исключительно на объяснение правовых явлений через их цель или функцию, вызывал критику в цивилистической доктрине, где подчеркивается, что такой способ анализа допустим лишь в качестве вспомогательного приема и не может подменять исследование правовой природы соответствующих явлений

и внутреннего механизма их функционирования [16, с. 252, 256–260]. В логике функционального подхода услуга утрачивает самостоятельное значение и воспринимается как техническое либо вспомогательное условие перевозки, а не как особая форма частноправового взаимодействия, опосредующая координацию интересов субъектов. При таком смещении акцентов функция обеспечения перевозки оказывается поставленной выше анализа правовой формы, что препятствует выявлению специфики обязательственных связей, возникающих вокруг инфраструктуры.

Представляется, что содержание инфраструктурных отношений заключается не в создании результата в традиционном понимании, а в формировании устойчивых условий и порядка использования инфраструктуры, которые сохраняют значение независимо от конкретного перевозочного акта. Так, применительно к сфере железнодорожных перевозок инфраструктурная услуга предстает не как вспомогательный элемент перевозочного обязательства и не как разновидность управленческого воздействия на участников рынка [22, с. 300], а как самостоятельное частноправовое образование, в рамках которого формируется и поддерживается организационная структура инфраструктурного взаимодействия. Ее значение заключается в обеспечении устойчивого функционирования перевозочного процесса за счет формирования и поддержания режимов доступа, пропускной способности, согласованности технологических и временных параметров использования инфраструктуры. Именно через инфраструктурную услугу имущественные обязательства в сфере железнодорожных перевозок получают необходимую организационную связность и включаются в целостную систему взаимодействия владельца инфраструктуры, перевозчика, операторов и пользователей, что не объясняется ни в рамках чисто имущественных, ни в рамках управленческих моделей.

В более общем методологическом плане изложенное позволяет заключить, что объектный и функциональный подходы, равно как и их сочетание в рамках традиционной конструкции обязательства по оказанию услуг, не обеспечивают включения инфраструктурных отношений в системный анализ частного права. В пределах указанных моделей инфраструктурная услуга либо растворяется в вещно-правовой проблематике, либо сводится к обслуживающему элементу перевозки, либо формально приравнивается к иным видам услуг, что исключает выявление ее правовой специфики. Это указывает на методологическую ограниченность данных подходов и обуславливает необходимость обращения к иному исследовательскому ракурсу, ориентированному на выявление организационной природы инфраструктурной услуги и обоснование ее самостоятельного места в системе гражданско-правовых отношений.

Определение правовой природы инфраструктурной услуги

Ограниченность объектного и функционального подходов делает необходимым переход от их критики к позитивному анализу исследуемого явления. Такой переход предполагает не уточнение отдельных характеристик инфраструктурной услуги, а обращение к вопросу о ее правовой природе как самостоятельной цивилистической категории, способной быть включенной в систему частного права не через заимствование готовых конструкций, а через выявление собственных оснований правового регулирования. В этой связи принципиальное значение приобретает вопрос о том, каким образом инфраструктурная услуга соотносится с базовыми категориями частного права и в каких формах проявляется ее самостоятельное правовое содержание.

Во-первых, инфраструктурная услуга может быть осмыслена как разновидность услуги в значении, закрепленном в пункте 1 статьи 779 Гражданского кодекса РФ (далее – ГК РФ) и раскрываемом в рамках главы 39 «Возмездное оказание услуг», то есть как деятельность (совершение действий), осуществляемая одним субъектом в интересах другого и не имеющая овеществленного результата. При таком подходе правовой эффект соответствующей деятельности приобретает значение не автономно, а лишь в связи с ее осуществлением, поскольку результат услуги, как отмечается в доктрине, имеет значение только в сопряжении с совершаемыми действиями [4, с. 121–122]. Подобное понимание фиксирует инфраструктурную услугу на уровне отдельного договорного обязательства и воспроизводит сервисную модель ее анализа, однако не позволяет в полной мере отразить сложный и многоуровневый характер совокупности правовых средств, с помощью которых обеспечиваются доступ к инфраструктуре и организация ее использования, и не учитывает особенности современного развития рынка транспортных услуг.

Рассмотрение инфраструктурной услуги как совокупности совершаемых действий формирует представление о доступе к инфраструктуре как о разовом, однотипном полезном эффекте, что обусловлено самой конструкцией услуги в гражданском праве, ориентированной на результат исполнения отдельного обязательства. Между тем фактическое использование инфраструктуры предполагает поддержание устойчивых условий взаимодействия, включающих взаимосвязанные и неоднородные элементы правового регулирования, направленные на обеспечение непрерывности доступа и согласованности использования. В этом аспекте инфраструктурная услуга не должна быть квалифицирована как услуга в классическом гражданско-правовом смысле, поскольку ее правовое содержание не исчерпывается совершением действий и достижением разового полезного эффекта.

По нашему мнению, инфраструктурная услуга не тождественна услугам по управлению, эксплуатации и техническому обслуживанию инфраструктурных объектов, поскольку последние ориентированы на осуществление управленческих либо технических функций в отношении конкретного имущества и направлены на достижение фактического результата его сохранности, исправности или эксплуатационной эффективности. Даже при включении отдельных эксплуатационных или обслуживающих действий инфраструктурная услуга не сводится к ним по своему правовому содержанию, поскольку ее правовой результат выражается не в состоянии или функционировании конкретного объекта, а в установлении и поддержании условий его использования. В зарубежных исследованиях эксплуатация и техническое обслуживание инфраструктуры также рассматриваются как непрерывная деятельность, организуемая через контракты, нацеленные на фактический результат эксплуатации, а не на формирование правового режима использования инфраструктуры [25].

Во-вторых, инфраструктурная услуга может быть рассмотрена через призму гражданского правоотношения, используемого в цивилистической доктрине для анализа отношений, регулируемых гражданским законодательством (п. 1 ст. 2 ГК РФ), то есть как правовая связь между определенным кругом субъектов, в рамках которой одному участнику корреспондируют субъективные права, а другому – юридически обеспеченная обязанность совершать соответствующие действия [21, с. 51]. В таком ракурсе инфраструктурная услуга предстает не как совокупность фактических операций, а как нормативно оформленное взаимодействие, обладающее собственным юридическим содержанием, включающим права требования, корреспондирующие обязанности, пределы осуществления правомочий и способы их защиты. Подобная интерпретация фиксирует инфраструктурную услугу на уровне отдельного гражданского правоотношения и тем самым предполагает исчерпывающее описание ее содержания в рамках данной конструкции, однако такой подход не позволит отразить сложный характер инфраструктурного взаимодействия, поскольку конструкция классического гражданского правоотношения не охватывает формирование, наряду с индивидуальными правами и обязанностями, организационных связей, режимных ограничений и иных правовых средств, выходящих за пределы классической конструкции правовой связи.

В границах отдельного гражданского правоотношения возможно определить допустимый объем использования инфраструктуры конкретным участником посредством фиксации набора прав и обязанностей, однако распределение инфраструктурных возможностей, установление очередности и приоритетов доступа, а также изменение условий использования в ситуации конкуренции интересов не выводятся из содержания индивидуальной правовой связи и не обусловлены ее внутренней динамикой

[13, с. 113]. Указанные элементы связаны с функционированием инфраструктуры как целостного организационного образования, предполагающего координацию поведения множества участников на основе единых регламентов и процедур.

В-третьих, инфраструктурная услуга может быть рассмотрена как особый вид гражданско-правового договора в значении юридического факта (сделки), который в соответствии с пунктом 2 статьи 307 ГК РФ выступает основанием возникновения обязательственных правоотношений и включает специальный комплекс условий, направленных на установление индивидуальных обязательственных связей между участниками по поводу доступа к инфраструктуре и ее использования. Данный подход может способствовать определению содержания взаимных прав и обязанностей сторон, возникающих из соответствующего соглашения, однако рассмотрение инфраструктурной услуги исключительно через призму договора как сделки также сужает анализ, ограничивая его рамками индивидуального обязательственного взаимодействия, и не позволяет учесть организационные и процедурные компоненты, функционирующие вне и помимо конкретного договорного состава и не сводимые к договорным обязательствам.

Правила распределения и координации возможностей использования инфраструктуры, процедуры согласования и изменения условий доступа, а также способы согласования интересов множества пользователей могут быть отражены в договоре посредством отсылок, однако они не формируются самим договором и не исчерпываются его содержанием, поскольку закрепляются в организационно-правовых регламентах, рассчитанных на неопределенный круг участников и действующих независимо от конкретного договорного состава.

В-четвертых, инфраструктурная услуга может быть соотнесена с категорией «правовая форма» в ее цивилистическом понимании, получившем последовательную разработку в исследованиях В. А. Белова [3, с. 190]. В рамках данного подхода правовая форма рассматривается как способ юридического оформления и фиксации социально-экономического содержания, обеспечивающий его включение в сферу гражданско-правового регулирования и не тождественный ни содержанию отношений, ни договору или правоотношению как самостоятельным юридическим конструкциям. С этой позиции инфраструктурная услуга может быть охарактеризована как способ юридического опосредования устойчивых отношений по использованию инфраструктуры, с помощью которого закрепляются допустимые модели поведения участников, пределы осуществления правомочий и общие условия их взаимодействия.

Такой ракурс позволяет выйти за пределы договорной и обязательственной трактовки инфраструктурной услуги и рассматривать ее как форму юридического выражения более широкого комплекса инфраструктурных связей. Вместе с тем обращение к

категории правовой формы не раскрывает собственную правовую природу инфраструктурной услуги, поскольку смещает акцент на уровень юридического оформления соответствующих отношений. Внутренние организационные связи, процедуры координации и совокупность правовых средств, обеспечивающих функционирование инфраструктуры, остаются за пределами данного анализа. В результате правовая форма фиксирует способ выражения инфраструктурного взаимодействия, но не объясняет порядок и условия его реализации, что обуславливает необходимость обращения к иному аналитическому подходу.

Правовая форма инфраструктурной услуги может проявляться в закреплении типовых условий использования инфраструктуры, требований к поведению участников и общих стандартов взаимодействия, применимых ко всем пользователям независимо от содержания конкретных договоров. Однако такие условия и стандарты, будучи юридически оформленными и подлежащими учету в договорных связях, не раскрывают способов фактической организации взаимодействия и не объясняют, каким образом достигается согласование действий участников в условиях множественности и конкуренции интересов, а самое главное – не способствуют формированию единой системы и не предопределяют необходимость оформления правового механизма.

В-пятых, инфраструктурная услуга может быть соотнесена с организационными гражданско-правовыми отношениями, теоретически обоснованными в работах О. А. Красавчикова [14, с. 53]. Несмотря на то что в рамках авторской теории организационные отношения рассматриваются как разновидность гражданских правоотношений, их выделение в самостоятельный аналитический ракурс обусловлено спецификой функционального назначения: такие отношения ориентированы не на непосредственный обмен имущественными благами, а на упорядочение и координацию поведения участников гражданского оборота. С этих позиций инфраструктурная услуга может быть охарактеризована не как результат имущественного обмена и не как совокупность частных обязательств, а как организующее гражданско-правовое отношение, направленное на согласование действий участников при использовании инфраструктуры.

Считаем, что инфраструктурная услуга представляет собой системное правовое образование, анализ которого не может быть ограничен рамками отдельного гражданского правоотношения, включая организационное. Ее правовая природа раскрывается через комплекс взаимодействующих правовых средств, обеспечивающих согласованное функционирование организационных и обязательственных элементов и ориентированных на достижение интегрированного правового результата, не сводимого к какому-либо одному элементу гражданско-правового регулирования.

Инфраструктурная услуга как пограничная категория между имущественными и организационными отношениями

Представляется, что в инфраструктурных отношениях результат не носит разового и завершенного характера. Напротив, он выражается в обеспечении устойчивого режима функционирования инфраструктуры, допускающего многократное и повторяющееся использование ее возможностей различными субъектами [26, Рр. 187–188]. Такой результат не «передается» и не потребляется одномоментно, а сохраняет правовое значение на протяжении всего периода действия инфраструктурного взаимодействия, что позволяет рассматривать инфраструктурные услуги как устойчивую правовую связь, организующую и интегрирующую взаимодействие участников в рамках системного порядка правового регулирования.

Можно утверждать, что инфраструктурная услуга ориентирована не столько на удовлетворение автономного интереса конкретного субъекта, сколько на координацию и согласование интересов множества участников имущественного оборота. Как отмечал Б. И. Пугинский, «интерес определяет зону целей. Он может пониматься как форма проявления потребности, направленность на удовлетворение которой обеспечивается через осознание и определение целей деятельности» [18, с. 73]. В этом смысле инфраструктурная услуга выступает правовой формой, посредством которой разнонаправленные интересы участников инфраструктурных отношений [10, с. 41–42] трансформируются в согласованную систему целей, реализуемую через установление и поддержание соответствующих режимов использования инфраструктуры. Она формирует общие условия доступа, использования и распределения инфраструктурных ресурсов, выступая связующим элементом между индивидуальными имущественными сделками и функционированием инфраструктуры как целостной системы. Именно такая функция инфраструктурной услуги позволяет обеспечить координацию поведения субъектов без утраты автономии их воли и без обращения к публично-властным формам воздействия.

Именно в этом проявляется обеспечительный и координирующий характер инфраструктурной услуги. Ее содержание заключается в создании и поддержании таких организационных режимов, которые делают возможным и предсказуемым осуществление имущественных отношений в сфере перевозок.

Инфраструктурная услуга по своей природе ориентирована на подготовку, организацию и стабилизацию имущественного оборота, не растворяясь в нем и не утрачивая собственной юридической специфики. Именно это промежуточное положение между имущественными и организационными отношениями позволяет рассматривать инфраструктурную услугу в качестве самостоятельного объекта

цивилистического исследования и обосновывает учет теории организационных отношений.

Организационный характер правового результата инфраструктурной услуги позволяет избежать той методологической ошибки, на риск которой указывал А. И. Хаснутдинов применительно к транспортным договорам, а именно необоснованного отнесения к организационным отношениям всех вспомогательных и подготовительных обязательств [23, с. 35]. Так, указывается, что решающим является не сам факт предшествования имущественным отношениям и не обеспечительная функция как таковая, а соотношение организационных и имущественных элементов, при котором преобладание первых формирует самостоятельный юридически значимый результат. В связи с этим инфраструктурная услуга не может рассматриваться как вспомогательное имущественное обязательство, поскольку ее правовой результат носит собственный организационный характер и обеспечивает формирование устойчивых условий осуществления имущественного оборота.

Применительно к сфере железнодорожных перевозок пограничный характер инфраструктурной услуги между имущественными и организационными отношениями проявляется наиболее наглядно. В условиях, когда перевозочный процесс основан на использовании единой технологически связанной инфраструктуры, правовое значение приобретает не только совершение отдельных имущественных действий, но и поддержание устойчивых режимов доступа, пропускной способности, согласованности эксплуатации и распределения инфраструктурных возможностей. При этом данные элементы подлежат согласованному функционированию. Именно инфраструктурная услуга должна стать тем связующим звеном, которое в данной сфере обеспечивает переход от организационного упорядочения перевозочного процесса к реализации конкретных имущественных обязательств, не подменяя их содержания, а формируя условия для их стабильного и воспроизводимого осуществления.

В более общем методологическом плане проведенный анализ позволяет квалифицировать инфраструктурную услугу как пограничную гражданско-правовую категорию, занимающую самостоятельное место между имущественными и организационными отношениями. Ее специфика заключается в том, что она не направлена на непосредственное перемещение имущественных благ и не исчерпывается созданием разового юридического эффекта, но одновременно и не сводится к абстрактной организации оборота, оторванной от конкретных имущественных связей. Инфраструктурная услуга опосредует переход от организационного упорядочения к имущественной реализации, обеспечивая согласованность, предсказуемость и воспроизводимость экономических взаимодействий. Данное понимание исключает квалификацию инфраструктурной услуги как вспомогательного имущественного обязательства либо как чисто организационной конструкции и обосновывает

необходимость ее самостоятельного теоретического осмысления в системе гражданского права. Вместе с тем выявление пограничной природы инфраструктурной услуги объективно выдвигает на первый план анализ организационных гражданско-правовых отношений как той методологической основы, через которую становится возможным раскрытие ее системного строения и внутренней логики функционирования.

Организационные гражданско-правовые отношения как методологическая основа исследования инфраструктурной услуги

Учет ценности теории организационных правоотношений при исследовании инфраструктурной услуги предопределяет опору на результаты научных разработок, направленных на выявление способов реализации организационных отношений в отдельных отраслях и институтах гражданского права. В этом контексте особое значение приобретает концепция С. Ю. Морозова, в рамках которой организационные гражданско-правовые отношения рассматриваются через договорные конструкции и иные частноправовые средства, обеспечивающие функционирование сложных имущественных связей, прежде всего в транспортной сфере [17, с. 7]. Важным методологическим следствием такого подхода является возможность учета положений теории систем, поскольку соответствующие отношения анализируются не изолированно, а как элементы целостного правового образования, функционирование которого определяется характером связей между его компонентами. При этом указанная концепция не подменяет теоретические основания, заложенные О. А. Красавчиковым, а развивает их на уровне отраслевого и институционального анализа, показывая практическую реализуемость организационных отношений в системе частноправового регулирования.

И теория организационных правоотношений, и развивающая ее концепция обладают самостоятельной научной ценностью для настоящего исследования, однако в методологическом отношении именно концепция используется в качестве основной аналитической опоры. Это обусловлено тем, что при сохранении теоретических оснований она позволяет работать с конкретными формами и способами реализации организационных отношений в системе частноправового регулирования и тем самым обеспечивает анализ инфраструктурной услуги как сложного и многоуровневого правового явления.

В рамках рассматриваемой концепции инфраструктурная услуга анализируется через систему договорных и иных частноправовых средств, обеспечивающих функционирование сложных имущественных связей. В таком ракурсе она предстает как элемент частноправового регулирования, обеспечивающий согласование и упорядочение множества договорных и внедоговорных имущественных связей, возникающих в процессе совместного использования

инфраструктуры. Ее назначение заключается не в заведении имущественных обязательств и не в их обслуживании в узком смысле, а в создании устойчивых условий их согласованной реализации, что обеспечивает предсказуемость и воспроизводимость гражданского оборота.

Дополнительная ценность концепции организационных гражданско-правовых отношений заключается в том, что она ориентирована не на построение исчерпывающей классификационной модели, а на выявление способов связывания разнородных правовых элементов в рамках функционирующих гражданско-правовых образований. В отличие от теоретических конструкций, стремящихся к жесткому разграничению видов правоотношений, данная концепция допускает аналитическую работу с пограничными и гибридными правовыми явлениями, не требуя их предварительного отнесения к одной из традиционных категорий.

Именно эта открытость позволяет использовать концепцию организационных гражданско-правовых отношений как методологический инструмент при исследовании инфраструктурной услуги, правовая природа которой формируется на пересечении имущественных и организационных начал и не поддается однозначной квалификации в рамках классических гражданско-правовых моделей. Ее эвристическая ценность заключается в возможности выявления внутренней логики функционирования инфраструктурной услуги как целостного правового образования, в котором организационные элементы выполняют связующую и направляющую функцию по отношению к имущественным взаимодействиям. В этом смысле обращение к указанной концепции имеет не объяснительно-описательное, а методологически навигационное значение, позволяя выстроить анализ инфраструктурной услуги без искусственного упрощения ее содержания и без подмены системного рассмотрения формальной квалификацией.

Методологическая значимость концепции организационных гражданско-правовых отношений для исследования инфраструктурной услуги состоит также в возможности последовательного разграничения частноправовой организации и публично-правового управления. В сфере инфраструктурных взаимодействий указанная граница нередко размывается, поскольку использование инструментов упорядочения, координации и согласования поведения участников внешне сближает соответствующие правовые конструкции с управленческими воздействиями. Однако такое сходство носит функциональный, а не юридический характер и само по себе не предопределяет тождественности их правовой природы.

Концепция организационных гражданско-правовых отношений позволяет показать, что упорядочение и координация поведения могут осуществляться в рамках частноправовых форм, не предполагающих властного подчинения и не опосредующих реализацию публичных полномочий. Применительно

к инфраструктурной услуге это имеет принципиальное значение, поскольку она обеспечивает согласование интересов и организацию взаимодействия участников имущественного оборота, оставаясь в пределах частноправового регулирования и не трансформируясь в форму публичного управления.

В рамках анализа инфраструктурных отношений требуется разграничение организационных гражданско-правовых отношений, с одной стороны, и управленческих, а также публично-властных связей – с другой. Несмотря на внешнее сходство, выражающееся в использовании схожих инструментов упорядочения и координации поведения участников, их правовая природа носит принципиально различный характер. Обоснованным в этой связи является подход, согласно которому ключевым теоретическим критерием разграничения частного и публичного права выступает наличие в конкретном правоотношении непосредственно возникающего частного интереса, в котором отсутствует интерес государства как субъекта суверенной политической власти [8, с. 47], при этом инфраструктурная услуга по своей правовой природе ориентирована именно на обеспечение и согласование частных интересов участников гражданского оборота.

Управленческие и публично-властные отношения характеризуются односторонним властным воздействием и строятся на началах подчинения, при котором один из участников реализует публичные полномочия в интересах государства. Организационные гражданско-правовые отношения имеют иную правовую природу: они основаны на юридическом равенстве участников, автономии воли и согласовании частных интересов, а координация поведения в их рамках достигается посредством договорных и иных частноправовых форм, предполагающих добровольное принятие взаимных обязанностей и признание юридически значимых интересов контрагентов. Как справедливо отмечается в исследованиях, посвященных методологическим основаниям правового анализа, «организационные отношения построены по принципу координации, тогда как отношения управления носят внутренний характер и строятся по принципу “ты мне – я тебе”» [15, с. 42].

Применительно к сфере железнодорожных перевозок обращение к организационным гражданско-правовым отношениям позволяет адекватно описать правовую природу инфраструктурной услуги в условиях технологически и экономически сложного перевозочного процесса. В данной сфере устойчивость и воспроизводимость имущественных обязательств обусловлены не только фактом заключения и исполнения договоров перевозки, но и наличием согласованных режимов доступа к инфраструктуре, пропускной способности, использованию путей, станций и иных инфраструктурных объектов. Инфраструктурная услуга в этих условиях выполняет организационную функцию, обеспечивая увязку имущественных обязательств различных участников перевозочного процесса и создавая частно-

правовой механизм [5, с. 92] их согласованной реализации, который не сводится ни к вспомогательному имущественному обязательству, ни к форме публичного управления.

**Инфраструктурная услуга
как гражданско-правовой механизм
реализации организационных отношений**

Рассмотрение инфраструктурной услуги в логике концепции организационных гражданско-правовых отношений позволяет перейти от общего определения ее места в системе частноправового регулирования к анализу той описательной формы, в которой организационное начало исследуемого нами правового явления получает юридическое выражение.

Организационная природа инфраструктурной услуги проявляется прежде всего в ее ориентации на формирование и поддержание устойчивых условий функционирования инфраструктуры, обеспечивающих возможность совместного использования соответствующих объектов множеством участников. Содержание инфраструктурной услуги при этом не сводится к совершению единичных действий или предоставлению изолированного блага, а выражается в установлении и поддержании согласованных условий и режимов использования инфраструктуры, в рамках которых осуществляется координация поведения вовлеченных в отношения субъектов.

Сложная структура организации инфраструктурного взаимодействия, включающая договорные, режимные и иные частноправовые элементы, позволяет рассматривать инфраструктурную услугу как гражданско-правовой механизм, посредством которого осуществляется согласование поведения участников инфраструктурных связей в системе частноправового регулирования.

Правовой результат инфраструктурной услуги, выраженный в поддержании определенного состояния инфраструктурного взаимодействия, включает доступность инфраструктуры, пропускную способность, согласованность режимов эксплуатации, а также временные и технические параметры ее использования. Такой результат формируется не через разовое предоставление доступа, а через создание и поддержание условий, обеспечивающих воспроизводимое использование инфраструктуры в согласованных рамках, что соотносится с идеей о полезном эффекте деятельности исполнителя в перевозочных отношениях, сформулированной А. А. Ананьевой [2, с. 281–282].

В условиях построения инфраструктурно насыщенных сфер такое понимание инфраструктурной услуги приобретает особую значимость, поскольку само инфраструктурное взаимодействие по своей природе является многосторонним и неоднородным, при этом востребованным в современном гражданском обороте. В рамках использования транспортной инфраструктуры в процесс вовлечены, по меньшей мере, владельцы инфраструктуры, перевозчики,

операторы, а также иные пользователи инфраструктурных возможностей, чьи интересы формируются автономно и часто не совпадают по своему содержанию и направленности.

Каждый из указанных и иных субъектов ориентирован на достижение собственного хозяйственного результата – получение доступа к инфраструктуре, обеспечение пропускной способности, соблюдение технологических режимов, распределение рисков эксплуатации и ответственности за возможные сбои и т. п. При отсутствии специального правового механизма хозяйственные интересы участников не получают необходимого правового опосредования, что повышает риск их неполной либо искаженной реализации, поскольку использование инфраструктуры одним субъектом неизбежно влияет на условия осуществления хозяйственной деятельности других участников.

Именно в этом контексте инфраструктурная услуга обнаруживает свою описательную форму как гражданско-правовой механизм. Он не направлен на устранение различий хозяйственных интересов и не подменяет собой имущественные обязательства, возникающие между отдельными участниками инфраструктурных отношений, а обеспечивает их правовое опосредование и включение в общий режим использования инфраструктуры. Посредством данного механизма индивидуальные интересы и договорные связи не приводятся к единому содержанию, но приобретают взаимную обусловленность в рамках заданной модели функционирования инфраструктурного объекта, что позволяет снизить риск недостижения соответствующих хозяйственных результатов при совместном использовании инфраструктуры.

Упорядочение взаимодействия участников достигается не за счет централизованного управления или властного перераспределения ресурсов, а посредством частноправовых средств – договорных условий, режимных требований, процедур доступа и эксплуатации, которые в своей совокупности формируют устойчивый порядок использования инфраструктуры. Исследуемая услуга обеспечивает включение множества имущественных связей в общий режим функционирования инфраструктурного объекта, создавая условия для их совместного осуществления и воспроизводимости во времени.

В таком понимании инфраструктурная услуга позволяет перейти от анализа разрозненных обязательств к рассмотрению целостной конструкции частноправового регулирования, в рамках которой организация поведения участников выступает не побочным следствием договорных связей, а самостоятельным правовым результатом. Именно эта конструкция и дает основания квалифицировать инфраструктурную услугу как гражданско-правовой механизм, обеспечивающий устойчивое функционирование инфраструктуры в условиях множественности субъектов и пересечения их хозяйственных интересов.

Выводы

В проведенном исследовании инфраструктурная услуга последовательно выведена из плоскости объектно-функционального описания транспортной инфраструктуры и помещена в центр самостоятельного цивилистического анализа как особое частноправовое явление, формирующееся на пересечении имущественных и организационных начал. Установлено, что привычное представление инфраструктурных связей как отношений по поводу материальных объектов либо их обслуживающей роли в перевозке методологически уместно на уровне первичной систематизации, однако недостаточно для раскрытия правового содержания отношений по организации доступа, распределению пропускной способности и поддержанию режимов эксплуатации. Смещение исследовательского внимания с формально-юридического выражения на реально складывающиеся общественные отношения позволяет выявить инфраструктурную услугу как самостоятельную категорию, не сводимую ни к передаче вещи, ни к выполнению работ, ни к оказанию классических фактических услуг.

Показано, что попытки осмысления инфраструктурной услуги через конструкцию услуги в смысле пункта 1 статьи 779 ГК РФ, через модель отдельного гражданского правоотношения либо исключительно через договор как юридический факт неизбежно фиксируют анализ на уровне индивидуального обязательственного взаимодействия и не охватывают организационно-режимные и процедурные компоненты, посредством которых обеспечивается воспроизводимость и устойчивость инфраструктурного использования. В этом аспекте инфраструктурная услуга не может быть корректно объяснена в границах одной догматической конструкции, поскольку ее правовое содержание формируется в системе взаимодействующих частноправовых средств, действующих не изолированно, а в функционально связанной совокупности.

Обосновано, что инфраструктурная услуга занимает пограничное положение между имущественными и организационными отношениями. Ее правовой результат выражается не в разовом предоставлении доступа и не в завершенном «потреблении» результата, а в поддержании определенного состояния инфраструктурного взаимодействия, включающего доступность инфраструктуры, пропускную способность, согласованность режимов эксплуатации, а также временные и технические параметры использования. Тем самым инфраструктурная услуга выступает не вспомогательным элементом перевозочного обязательства и не формой управленческого воздействия, а устойчивым частноправовым механизмом организационного характера, обеспечивающим возможность совместного использования инфраструктуры множеством участников при автономии их хозяйственных интересов и неизбежной взаимозависимости условий деятельности.

Методологическая ценность обращения к теории организационных гражданско-правовых отношений и

развивающей ее отраслевой концепции состоит в том, что она позволяет разграничить частноправовую организацию и публично-правовое управление, показать координацию поведения субъектов как результат частноправового опосредования, основанного на юридическом равенстве и автономии воли, и одновременно раскрыть системную природу инфраструктурной услуги как комплекса договорных, режимных и процедурных элементов. На примере железнодорожного транспорта данная логика проявляется наиболее отчетливо, поскольку именно здесь инфраструктурная услуга выступает системообразующим элементом правового регулирования и обеспечивает переход от нормативно заданных требований и технических параметров к договорным режимам использования инфраструктуры без подмены частноправовых конструкций публично-властными формами воздействия.

С учетом полученных результатов инфраструктурная услуга определяется как гражданско-правовой механизм, посредством которого в системе частноправового регулирования формируются и поддерживаются условия доступа к инфраструктуре и ее использования, обеспечивающие воспроизводимое совместное функционирование инфраструктурного объекта при множественности субъектов и автономии их хозяйственных интересов. Предложенный подход конкретизирует понятийный аппарат исследования, задает более точные границы применимости объектного и функционального анализа и создает теоретическую основу для дальнейшего системного исследования договорных форм оказания инфраструктурных услуг в сфере железнодорожных перевозок.

Библиографический список

1. Алексеев С. С. Право: азбука – теория – философия. Опыт комплексного исследования. М.: Статут, 1999. 712 с.
2. Ананьева А. А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками: дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2020. 424 с.
3. Белов В. А. Гражданское право.: учебник для бакалавриата и магистратуры; 3-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2016. Т. 1. 622 с.
4. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. М.: Статут, 2002. 598 с.
5. Вавилин Е. В. Осуществление и защита гражданских прав. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Статут, 2016. 416 с.
6. Вавилин Е. В., Колодуб Г. В. Методологический аспект в исследовании системы категорий науки гражданского права: философское измерение // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2019. Вып. 1. С. 14–33. DOI 10.33397/2619-0559-2019-1-1-14-33
7. Вайпан В. А. Транспортное право // Большая российская энциклопедия. 2024. URL: <https://bigenc.ru/c/transportnoe-pravo-b4e7fc>.

8. Голубцов В. Г. Сочетание публичных и частных начал в регулировании вещных отношений с участием государства. 2-е изд., испр. и доп. СПб.: Юридический центр «Пресс», 2005. 247 с.

9. Голубцов В. Г., Кузнецова О. А. Об учреждении периодического научного журнала-ежегодника «Методологические проблемы цивилистических исследований» // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2019. Вып. 1. С. 10–13.

10. Гречуха В. Н. Правовая природа договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта // ЭКОНОМИКА. ПРАВО. ОБЩЕСТВО. 2016. № 1. С. 37–43.

11. Духно Н. А. Транспортное право и его научная основа // Транспортное право и безопасность. 2023. № 2(46). С. 100–110.

12. Захарова М. В., Воронин М. В. Юридическая наука в вызовах внешней среды: от национального прошлого к столкновению с парадигмами глобализации // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2019. Вып. 43. С. 19–45. DOI 10.17072/1995-4190-2019-43-19-45

13. Колодуб Г. В. Динамика гражданско-правового обязательства: категория, содержание, значение // Вестник Поволжской академии государственной службы. 2011. № 3 (28). С. 112–116.

14. Красавчиков О. А. Категории науки гражданского права: изб. тр.: в 2 т. 3-е изд., испр. и доп. М.: Статут, 2023. 500 с.

15. Морозов С. Ю. Методологические проблемы исследования предмета гражданского права // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2022. Вып. 4. С. 29–47. DOI 10.33397/2619-0559-2022-4-4-29-47

16. Морозов С. Ю. Методология исследования гражданско-правовых механизмов // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2020. Вып. 2. С. 250–266. DOI 10.33397/2619-0559-2020-2-2-250-266

17. Морозов С. Ю. Система транспортных организационных договоров: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2011. 51 с.

18. Пугинский Б. И. Теория и практика договорного регулирования. М.: Зерцало-М, 2008. 224 с.

19. Сафин З. Ф., Челышев М. Ю. О методологии цивилистических исследований // Вестник Саратовской государственной академии права. 2011. № 6. С. 120–125.

20. Ситдикова Р. И., Коробко К. И. Межотраслевые связи гражданского права как проявление системности // Методологические проблемы цивилистических исследований. 2023. Вып. 5. С. 57–67. DOI 10.33397/2619-0559-2023-5-5-57-67

21. Халфина Р. О. Общее учение о правоотношении. М.: Юрид. лит., 1974. 351 с.

22. Харитонова Ю. С. Управление в гражданском праве: проблемы теории и практики. М.: Норма: Инфра-М, 2011. 304 с.

23. Хаснутдинов А. И. Транспортные организационные правоотношения // Социально-политические науки. 2016. № 3. С. 33–35.

24. Byrne W. H., Gammeltoft-Hansen T., Stappert N. Legal infrastructures: Towards a conceptual framework // German Law Journal. 2024. Vol. 25. Special issue 8. Pp. 1229–1246. DOI 10.1017/glj.2024.78

25. Nilsson Vestola E., Larsson J., Hedgren E. Public clients pursue innovation, but what's going on at the project level? A case study of infrastructure operation and maintenance // Construction Management and Economics. 2025. Vol. 43. Issue 1. Pp. 26–39. DOI 10.1080/01446193.2024.2376580

26. Palmer E. Roads and Rules: What Does Infrastructure Reveal about International Law? // Asian Journal of International Law. 2024. Vol. 14. Issue 1. Pp. 180–207. DOI 10.1017/S2044251323000413

References

1. Alekseev S. S. *Pravo: azbuka – teoriya – filosiya. Opyt kompleksnogo issledovaniya* [Law: The ABC – Theory – Philosophy. An Experience of Comprehensive Research]. Moscow, 1999. 712 p. (In Russ.)

2. Anan'eva A. A. *Dogovornoe regulirovanie okazaniya uslug po upravleniyu perevozkam* [Contractual Regulation of the Provision of Transport Management Services: Dr. jurid. sci. diss.]. Moscow, 2020. 424 p. (In Russ.)

3. Belov V. A. *Grazhdanskoe pravo. T. 1: Obshchaya chast'. Vvedenie v grazhdanskoe pravo* [Civil Law. Vol. 1: General Part. Introduction to Civil Law]. 3rd ed., rev. and exp. Moscow, 2016. 622 p. (In Russ.)

4. Braginskii M. I., Vitryanskii V. V. *Dogovornoe pravo. Kniga tret'ya: Dogovory o vypolnenii rabot i okazanii uslug* [Contract Law. Book Three: Contracts for Works and Services]. Moscow, 2002. 598 p. (In Russ.)

5. Vavilin E. V. *Osushchestvlenie i zashchita grazhdanskikh prav* [The Exercise and Protection of Civil Rights]. 2nd ed., rev. and exp. Moscow, 2016. 416 p. (In Russ.)

6. Vavilin E. V., Kolodub G. V. Methodological Aspect in the Study of the Civil Law Categories System: Philosophical Dimension. *Methodological Problems of the Civil Law Researches*. 2019. Issue 1. Pp. 14–33. DOI 10.33397/2619-0559-2019-1-1-14-33 (In Russ.)

7. Vaipan V. A. *Transportnoe pravo* [Transport Law]. *Bol'shaya rossiiskaya entsiklopediya* [The Great Russian Encyclopedia]. 2024. Available at: <https://bigenc.ru/c/transportnoe-pravo-b4e7fc> (In Russ.)

8. Golubtsov V. G. *Sochetanie publicnykh i chastnykh nachal v regulirovanii veshchnykh otnoshenii s uchastiem gosudarstva* [The Combination of Public and Private Principles in the Regulation of Proprietary Relations With the Participation of the State]. 2nd ed., rev. and enl. St. Petersburg, 2005. 247 p. (In Russ.)

9. Golubtsov V. G., Kuznetsova O. A. On Establishing of the Yearly Periodical “Methodological Problems of the Civil Law Researches”. *Methodological*

Problems of the Civil Law Researches. 2019. Issue 1. Pp. 10–13. (In Russ.)

10. Grechukha V. N. Legal Nature of the Service Contract for the Use of Railway Infrastructure. *EKONOMIKA. PRAVO. OBSHCHESTVO* – Economics. Law. Society. 2016. Issue 1. Pp. 37–43. (In Russ.)

11. Dukhno N. A. Transport Law and Its Scientific Basis. *Transport Law and Security*. 2023. Issue 2(46). Pp. 100–110. (In Russ.)

12. Zakharova M. V., Voronin M. V. Science of Law and Challenges of External Environment: From National Past to Collision with Paradigms of Globalization. *Vestnik Permskogo universiteta. Juridicheskie nauki* – Perm University Herald. Juridical Sciences. 2019. Issue 43. Pp. 19–45. DOI 10.17072/1995-4190-2019-43-19-45 (In Russ.)

13. Kolodub G. V. Dinamika grazhdansko-pravovogo obyazatel'stva: kategoriya, soderzhanie, znachenie [Dynamics of a Civil-Law Obligation: Category, Content, Significance]. *Vestnik Povolzhskoi akademii gosudarstvennoi sluzhby* – Bulletin of the Volga Region Academy of Public Administration. 2011. Issue 3 (28). Pp. 112–116. (In Russ.)

14. Krasavchikov O. A. *Kategorii nauki grazhdanskogo prava* [Categories of Civil Law Science]: Selected Works: in 2 vols. 3rd ed., rev. and exp. Moscow, 2023. 500 p. (In Russ.)

15. Morozov S. Yu. Methodological Problems of Researching the Subject of Civil Law. *Methodological Problems of the Civil Law Researches*. 2022. Issue 4. Pp. 29–47. DOI 10.33397/2619-0559-2022-4-4-29-47 (In Russ.)

16. Morozov S. Yu. Methodology for the Study of Civil Law Mechanisms. *Methodological Problems of the Civil Law Researches*. 2020. Issue 2. Pp. 250–266. DOI 10.33397/2619-0559-2020-2-2-250-266 (In Russ.)

17. Morozov S. Yu. *Sistema transportnykh organizatsionnykh dogovorov* [The System of Transport Organizational Contracts]. Moscow, 2011. 51 p. (In Russ.)

18. Puginskii B.I. *Teoriya i praktika dogovornogo regulirovaniya* [Theory and Practice of Contractual Regulation]. Moscow, 2008. 224 p. (In Russ.)

19. Safin Z. F., Chelyshev M. Yu. O metodologii tsivilisticheskikh issledovaniy [On the Methodology of Civil Law Research]. *Vestnik Saratovskoi gosudarstvennoi akademii prava*. 2011. Issue 6. Pp. 120–125. (In Russ.)

20. Sitdikova R. I., Korobko K. I. Mezhotraslevye svyazi grazhdanskogo prava kak proyavlenie sistemnosti [Inter-Branch Relations of Civil Law as a Manifestation of Systematicity]. *Methodological Problems of the Civil Law Researches*. 2023. Issue 5. Pp. 57–67. DOI 10.33397/2619-0559-2023-5-5-57-67 (In Russ.)

21. Khalfina R.O. *Obshchee uchenie o pravootnoshenii* [General Theory of Legal Relationship]. Moscow, 1974. 351 p. (In Russ.)

22. Kharitonova Yu. S. *Upravlenie v grazhdanskom prave: problemy teorii i praktiki* [Management in Civil Law: Problems of Theory and Practice]. Moscow, 2011. 304 p. (In Russ.)

23. Khasnutdinov A.I. *Transportnye organizatsionnye pravootnosheniya* [Transport Organizational Legal Relations]. *Sotsial'no-politicheskie nauki* – Social and Political Sciences. 2016. Issue 3. Pp. 33–35. (In Russ.)

24. Byrne W.H., Gammeltoft-Hansen T., Stappert N. Legal Infrastructures: Towards a Conceptual Framework. *German Law Journal*. 2024. Vol. 25. Issue 8. Pp. 1229–1246. DOI 10.1017/glj.2024.78 (In Eng.)

25. Nilsson E., Larsson J., Hedgren E. Public Clients Pursue Innovation, But What's Going on at the Project Level? A Case Study of Infrastructure Operation and Maintenance. *Construction Management and Economics*. 2025. Vol. 43. Issue 1. Pp. 26–39. DOI 10.1080/01446193.2024.2376580 (In Eng.)

26. Palmer E. Roads and Rules: What Does Infrastructure Reveal About International Law? *Asian Journal of International Law*. 2024. Vol. 14. Issue 1. Pp. 180–207. DOI 10.1017/S2044251323000413 (In Eng.)

Информация об авторе:

Г. В. Колодуб

Кандидат юридических наук, директор Института правотворчества и правового прогнозирования

Саратовская государственная юридическая академия
410056, Россия, г. Саратов, ул. Н. Г. Чернышевского, 135

ORCID: 0000-0002-7427-7497
Researcher ID: E-7608-2016

Статьи в БД Scopus / Web of Science:

DOI 10.17072/1995-4190-2015-3-100-106
DOI 10.24115/S2446-622020206Extra-A571p.135-141
DOI 10.24115/S2446-622020206Extra-C652p.276-281
DOI 10.17223/22253513/35/17
DOI 10.29042/2019-5462-5464

About the author:

G. V. Kolodub

Saratov State Law Academy
135, N. G. Chernyshevskogo st., Saratov, 410056, Russia

ORCID: 0000-0002-7427-7497
Researcher ID: E-7608-2016

Articles in Scopus / Web of Science:

DOI 10.17072/1995-4190-2015-3-100-106
DOI 10.24115/S2446-622020206Extra-A571p.135-141
DOI 10.24115/S2446-622020206Extra-C652p.276-281
DOI 10.17223/22253513/35/17
DOI 10.29042/2019-5462-5464