

УДК 347.4

## ДОГОВОР ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕВОЗКАМИ С УЧАСТИЕМ ОПЕРАТОРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

А. А. Ананьева

*Саратовская государственная юридическая академия*

Поступила в редакцию 16 марта 2016 г.

**Аннотация:** *исследуется договор, заключаемый владельцем транспортной инфраструктуры с перевозчиком. Анализируются различные подходы к определению правовой природы данного договора, исследуется возможность отнесения его к договорам аренды, однако доказываемая, что предметом данного договора являются услуги по оперативному управлению перевозками с использованием транспортной инфраструктуры. Формулируется юридическая конструкция договора оказания услуг по оперативному управлению железнодорожной инфраструктурой.*

**Ключевые слова:** *договорная конструкция, договор оперативного управления, договор оперативного управления перевозками, оператор путей сообщения, транспортная инфраструктура, владелец транспортной инфраструктуры.*

**Abstract:** *the article studies the contract concluded with the owner of the transport infrastructure with the carrier. The author analyzes various approaches to the definition of the legal nature of the contract, investigates the possibility of attributing it to the lease contracts, but proves that the subject of this contract are services for the operational management of transportation, in which the transport infrastructure is used. In conclusion the contractual construction of the contract of operational management with railroads operators is formulated.*

**Key words:** *contractual construction, the contract of operational management, the contract of operational management, the contract of operational management of transportation, railroad operator, transport operator, transport infrastructure, o transport infrastructure owner.*

В настоящее время на рынке транспортных услуг одну из ключевых ролей играют владельцы транспортных инфраструктур, которых иногда называют операторами путей сообщения. Подобных операторов имеют все виды транспорта. На железнодорожном транспорте владельцем транспортной инфраструктуры является не только ОАО «РЖД», но и иные субъекты, например АО «Якутские железные дороги». На воздушном транспорте аэродромы, аэровокзалы, оперативно-диспетчерские службы находятся в ведении аэропортов.

На железнодорожном транспорте перевозчик может осуществить перевозку только после того, как он заключит с владельцем транспортной инфраструктуры договор оказания услуг по использованию транспортной инфраструктуры. Правовая природа данного договора вызывает дискуссии, которые отражаются на страницах юридической литературы. В

рамках настоящей статьи постараемся доказать, что предметом данного договора являются услуги по оперативному управлению перевозками с использованием транспортной инфраструктуры, а также сформулировать юридическую конструкцию данного договора.

Для начала обратимся к его дефиниции, нашедшей свое отражение в действующем законодательстве. В ст. 10 Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденных постановлением Правительства РФ от 20 ноября 2003 г. № 703<sup>1</sup>, дано следующее определение договору. В соответствии с договором владелец инфраструктуры обязуется оказать перевозчику услуги по использованию инфраструктуры для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа, а перевозчик обязуется оплатить указанные услуги. К существенным условиям таких договоров относятся: предполагаемые объем и сроки осуществления перевозок грузов; перечень и стоимость оказываемых услуг, порядок расчетов за услуги и способы оплаты этих услуг; ответственность сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств. Данные положения никоим образом не приближают нас к пониманию сущности рассматриваемого договора. Во-первых, непонятно содержание предоставляемых услуг. Во-вторых, создается впечатление, что отнесение того или иного условия к категории существенных носит случайный характер. Скажем, предполагаемый объем и сроки осуществления перевозок грузов в большей степени характеризуют договор об организации перевозок грузов, чем договор оказания услуг по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование.

Само название договора некоторым образом провоцирует исследователей и правоприменителей к квалификации его в качестве договора аренды. Владельцам путей сообщения впору давать объявления «сдаю инфраструктуру напрокат», тем более что этому способствуют позиции отдельных ученых. Например, Е. В. Ткаченко относит договор на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования к группе арендных обязательств, наряду с договорами аренды вагонов и аренды складов<sup>2</sup>. Далее автор пишет: «При аренде имущество передается во временное владение и пользование, что не предусматривается договором перевозки груза, но присутствует в договоре на оказание услуг по использованию инфраструктур»<sup>3</sup>. Развивая свою позицию, он приходит к следующему выводу: «Арендатор (перевозчик) при обнаружении недостатков сданного в аренду имущества вправе требовать от арендодателя (владельца инфраструктуры) безвозмездного устранения таких недостатков либо соразмерного уменьшения платы,

---

<sup>1</sup> Собр. законодательства Рос. Федерации. 2003. № 47. Ст. 4552.

<sup>2</sup> См.: Ткаченко Е. В. О месте договора на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в системе обязательств гражданского права // Транспортное право. 2007. № 3. С. 30.

<sup>3</sup> Там же. С. 32.

либо возмещения своих расходов на устранение недостатков имущества (ст. 612 ГК РФ)»<sup>4</sup>.

Более сдержанную позицию занимает А. Р. Валиева, которая называет наиболее вероятным вариантом использования инфраструктуры, когда оно осуществляется и перевозчиком, и владельцем транспортной инфраструктуры в интересах перевозчика. Автор поясняет свою мысль следующим образом: «Все объекты инфраструктуры обслуживаются персоналом владельца инфраструктуры, эксплуатируются им, а не только передаются в пользование перевозчику... В договоре по использованию объектов инфраструктуры арендные отношения существуют не в чистом виде, поскольку имущество будет передаваться вместе с обслуживающим персоналом, который, в свою очередь, будет оказывать услуги по использованию объектов инфраструктуры и ее обслуживанию»<sup>5</sup>. Не будем останавливаться на вопросах аутсорсинга и аутстаффинга, отметив, что никакой передачи обслуживающего персонала анализируемый нами договор не предусматривает. На наш взгляд, более заслуживает внимания верное, хотя и с оговорками, утверждение автора о том, что договор на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования не является договором аренды. Мы полностью поддерживаем утверждение А. Р. Валиевой о том, что отдельные объекты транспортной инфраструктуры нередко предоставляются разным перевозчикам одновременно<sup>6</sup>, а это обстоятельство уже несовместимо с юридической конструкцией договора аренды.

Имеются и иные аргументы, подтверждающие нашу точку зрения. Железнодорожные пути и многие другие объекты транспортной инфраструктуры являются недвижимым имуществом. С. Ю. Морозов отмечает: «Следует обратить внимание и на тот факт, что недвижимое имущество не передается перевозчику с планом земельного участка и планом объекта недвижимости с указанием кадастрового номера земельного участка, с техническим паспортом и иными документами, характеризующими в договоре аренды его предмет. Не применяются и правила о государственной регистрации договора, заключенного сроком более чем на один год»<sup>7</sup>. Кроме того, в соответствии с постановлением Правительства РФ от 6 февраля 2004 г. № 57 «Перечень объектов Открытого акционерного общества «Российские железные дороги», внесенных в его уставный капитал и не подлежащих передаче в аренду, безвозмездное пользование, доверительное управление или залог», запрещено передавать в аренду ма-

---

<sup>4</sup> *Ткаченко Е. В.* Гражданско-правовая ответственность по договору на оказание услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования // Современное право. 2006. № 12. С. 17.

<sup>5</sup> *Валиева А. Р.* Смешанный характер договора по использованию объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта // Транспортное право. 2007. № 2. С. 28.

<sup>6</sup> См.: Там же.

<sup>7</sup> *Морозов С. Ю.* Система транспортных организационных договоров : дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2011. С. 460.

гистральные железнодорожные линии, включая железнодорожные пути на перегонах и железнодорожных станциях; устройства и линии сигнализации, централизации и блокировки; строения, сооружения и помещения, в которых располагаются устройства сигнализации, централизации и блокировки; линии электроснабжения, питающие тяговые подстанции, контактную сеть, устройства сигнализации, централизации, блокировки, вычислительной техники информационных комплексов управления движением на железнодорожном транспорте. Не подлежат также сдаче в аренду информационные комплексы управления движением на железнодорожном транспорте и системы управления перевозками, в том числе строения, сооружения и помещения, инженерные системы и системы жизнеобеспечения вычислительных и диспетчерских центров<sup>8</sup>.

Продолжая размышления в данном направлении, отметим, что, исходя из принципа направленности гражданско-правовых договоров, принято выделять договоры, направленные на: 1) передачу имущества; 2) выполнение работ; 3) оказание услуг. Конечно, есть попытки продолжить данный классификационный ряд, но существование указанных трех групп ни у кого не вызывает сомнения. В связи с этим договор, направленный на передачу имущества, не может относиться к группе договоров, направленных на оказание услуг, и наоборот. В названии же исследуемого договора фигурируют и слово «услуга», и словосочетание «передача в пользование». Причем услуга, как мы полагаем, лишним словом здесь не является, чего нельзя сказать об упомянутом словосочетании.

Вопрос заключается в том, о какой услуге идет речь? На что, на самом деле, направлен договор? К решению проблемы нас приближают положения п. 1 ст. 12 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте», согласно которому перевозчик обязан заключить соответствующие договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры (за исключением случаев, если перевозчик осуществляет перевозки в пределах принадлежащей ему инфраструктуры), существенными условиями которых являются *организация* вагонопотоков, *регулирование* обращения вагонов и локомотивов, *установление порядка* технического обслуживания и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, ответственность сторон по обязательствам, вытекающим из перевозок железнодорожным транспортом. Но организация, регулирование, установление порядка составляют содержание деятельности по управлению. Необходимо также обратить внимание на то, что из системного толкования законодательства следует, что перевозчик организует не только вагонопотоки, но и диспетчерское управление. Так, С. Ю. Морозов указывает, что предметом договора между владельцами транспортных инфраструктур является организация ими исполнения их обязанностей по договорам об оказании услуг по предоставлению инфраструктур в пользование перевозчикам. «Речь идет об организации исполнения обязанностей по диспетчерскому управлению перевозочным

---

<sup>8</sup> Собр. законодательства Рос. Федерации. 2004. № 7. Ст. 527.

процессом, техническому обслуживанию и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, объектов энергетики и других объектов, обмена парков локомотивов, вагонов и иного подвижного состава»<sup>9</sup>. Нетрудно заметить, что в п. 1 ст. 12 Федерального закона «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» нет упоминания о существенном условии относительно обеспечения диспетчерского управления перевозочным процессом. Однако такое упоминание есть в ст. 11 названного закона, согласно которой одним из существенных условий договоров между владельцами транспортных инфраструктур является организация диспетчерского управления перевозочным процессом. Поскольку договоры между владельцами транспортных инфраструктур соотносятся с договорами об оказании услуг по предоставлению инфраструктур в пользование перевозчикам как рамочные договоры с разовыми (локальными), то утверждение С. Ю. Морозова следует признать обоснованным.

Владелец транспортной инфраструктуры является транспортным оператором, поскольку оперативно осуществляет управляющие воздействия в целях обеспечения перевозочного процесса и безопасности движения. Причем речь идет именно об оказании услуг по оперативному управлению движением поездов, а не имущественным комплексом. Услуга же есть действие, приносящее пользу лицу, отличному от исполнителя. Управление имуществом вообще и имущественным комплексом в частности приносит пользу собственнику или иному законному владельцу, например владельцу транспортной инфраструктуры. Перевозчику по большому счету все равно, зарегистрированы ли объекты транспортной инфраструктуры в государственном реестре или нет, находятся ли они в залоге либо иным образом обременены, своевременно ли платится налог на имущество, с какой эффективностью расходуются денежные средства, направленные владельцем на обновление инфраструктуры.

Для иллюстрации можно привести положения п. 3 ст. 30 Федерального закона «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», который к функциям по управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта относит оценку имущества, порядок его отчуждения, внесения в качестве вклада в уставный капитал и в общее имущество простого товарищества, контроль за распоряжением, использованием по назначению и сохранностью федерального имущества. Очевидно, что данная статья регламентирует отношения по управлению имуществом. Владельцы же транспортной инфраструктуры в рамках договоров на оказание услуг по использованию транспортной инфраструктуры осуществляют деятельность иного рода. Имущественный комплекс выступает лишь средством для обеспечения управления, организации, регулирования и контроля движением поездов. Управление же самим имуществом осуществляется в рамках внутренней хозяйственной деятельности владельцев транспортных инфраструктур. Данная ситуация

---

<sup>9</sup> Морозов С. Ю. Указ. соч. С. 478–479.

кардинальным образом отличается от ситуации по оперативному управлению чужим имуществом, например доверительным управляющим.

Когда на железнодорожном транспорте существовал единый субъект, владеющий как подвижным составом, так и транспортной инфраструктурой, никому и в голову не приходило утверждать, что целью перевозчика в транспортном процессе является эксплуатация рельсов и шпал, систем связи, сигнализации блокировки и централизации. И тогда и сейчас главной задачей перевозчика является доставка груза в пункт назначения, т.е. перевозка. Реформа железнодорожного транспорта, разделившая его на два сектора (транспортные компании и владельцы транспортных инфраструктур), не изменила сути деятельности перевозчика. Что касается транспортной инфраструктуры, то она была и остается лишь средством обеспечения перевозки, и никаких действий по ее передаче не осуществляется, в том числе не передается право пользования. Здесь, на наш взгляд, уместна аналогия с договором перевозки груза, в рамках которого используются вагоны для перевозки груза. При этом общеизвестным фактом является тот, что грузоотправитель не арендует вагоны у перевозчика, а получает право требования исполнения услуги по перевозке груза.

Анализ действующего законодательства позволяет прийти к выводу о том, что услуга, оказываемая владельцем транспортной инфраструктуры перевозчику, по сути, представляет собой услугу оперативного управления перевозками, включая диспетчерское управление.

В распоряжении Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р «О Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года»<sup>10</sup> определены целевые параметры системы управления движением поездов, которые, в частности, предусматривают: управление движением на основе спутниковых технологий и автоматической идентификации подвижного состава; создание автоматизированных центров управления и расширение функций диспетчерской централизации; внедрение систем интервального регулирования движения поездов без светофоров с применением спутниковой навигации и цифрового радиоканала; автоматическое управление локомотивами; внедрение комплексных устройств диагностики на границах маршрутов и др.

В соответствии с п. 4 постановления Правительства РФ от 20 ноября 2003 г. № 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования»<sup>11</sup> владелец инфраструктуры помимо предоставления возможности доступа подвижного состава на пути общего пользования оказывает перевозчику договорные услуги по управлению движением поездов, включая выполнение следующих работ (операций):

– согласование технических и технологических возможностей осуществления перевозок с владельцами других инфраструктур;

---

<sup>10</sup> Собр. законодательства Рос. Федерации. 2008. № 29 (ч. 2). Ст. 3537.

<sup>11</sup> Там же. 2003. № 47. Ст. 4552.



- организация продвижения железнодорожного подвижного состава перевозчика по железнодорожным путям общего пользования;
- диспетчерское управление перевозкой;
- контроль технического состояния (технический осмотр) и обслуживание железнодорожного подвижного состава (безотцепочный ремонт) перевозчика;
- предоставление перевозчику информации о движении или месте нахождения железнодорожного подвижного состава;
- электроснабжение железнодорожного тягового подвижного состава на электрифицированных участках инфраструктуры;
- проведение сортировочных и маневровых работ на железнодорожных станциях в процессе осуществления перевозки.

Следует обратить внимание на то, что контроль технического состояния (технический осмотр) и обслуживание железнодорожного подвижного состава (безотцепочный ремонт) перевозчика отнесены законодателем к услугам по управлению движением поездов. Этот аргумент не в пользу тех, кто пытается разложить предмет рассматриваемого договора «по полочкам», выделяя отдельно действия по выполнению работ (ремонту). Таким образом, предмет договора составляют два вида действий: обеспечение доступа к инфраструктуре и управление движением поездов. Об этом же свидетельствует содержание примерной формы договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденного тем же постановлением Правительства РФ. Договор предусматривает следующие обязанности владельца транспортной инфраструктуры: обеспечение доступа железнодорожного подвижного состава перевозчика на железнодорожные пути общего пользования; оказание услуг в пути следования поезда перевозчика; информирование перевозчика об изменениях в графике движения поездов; обеспечение условий движения поезда перевозчика в соответствии с установленной категорией скорости перевозки; передача диспетчерской службе перевозчика достоверной информации о движении или месте нахождения его железнодорожного подвижного состава.

Важной стадией управленческого процесса является планирование движения поездов. В соответствии с приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации»<sup>12</sup> основой организации движения поездов по инфраструктуре является сводный график движения поездов, который объединяет деятельность всех подразделений, выражает заданный объем эксплуатационной работы подразделений владельцев инфраструктур. Организация движения поездов в пределах одной инфраструктуры осуществляется на основании графика движения поездов, утверждаемого и вводимого в действие владельцем этой инфраструктуры. Согласно названным правилам технической эксплуатации

---

<sup>12</sup> Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 2011. № 12.

владелец транспортной инфраструктуры для каждого диспетчерского участка разрабатывает и утверждает порядок (местную инструкцию), в которой определяется порядок применения ответственных команд (п. 22). К числу таких команд, формируемых при участии ответственного лица диспетчерского центра управления перевозками (далее – ДНЦ), относятся команды на открытие входного светофора в случае устранения причины срабатывания или при ложном срабатывании устройства контроля схода ДНЦ. В дальнейшем до восстановления устройства контроля схода открытие входного светофора ДНЦ осуществляет с помощью ответственной команды. В случае невозможности передачи ДНЦ ответственной команды на открытие входного светофора железнодорожная станция передается на резервное управление. Содержание приведенного правового акта и некоторых других<sup>13</sup> демонстрируют один из видов управляющих воздействий, которые совершает владелец транспортной инфраструктуры в рамках договора на оказание услуг оперативного управления.

Аналогичные положения отражены и в законодательстве, регулирующем деятельность по оперативному управлению на иных видах транспорта.

Так, на воздушном транспорте в процессе оперативного управления участвуют как минимум пять видов диспетчеров – диспетчер по рулению, диспетчер районного центра, диспетчер радиолокационного управления, диспетчер процедурного контроля, диспетчер стартового диспетчерского пункта. В обязанности диспетчера по рулению входит выполнение следующих управленческих действий: анализ и передача в эфир информации о воздушной и метеорологической обстановке; информирование руководителя полетов об изменении старта воздушного судна; выдача по запросу экипажа разрешения на буксировку, запуск двигателей и руление воздушного судна на предварительный старт; управление движением воздушных судов при выдаче разрешения на запуск двигателей (буксировку); информирование экипажа воздушных судов об условиях и маршруте руления; контроль при посадке воздушных судов их движения по маршруту руления<sup>14</sup>. Диспетчер районного центра обслуживает воздушное движение в районе организации воздушного движения. При этом он анализирует воздушную обстановку, информирует о ней экипажи воздушных судов; управляет воздушным движением в пределах установленных границ ответственности районного центра в соответствии с технологией работы с использованием радиолокационной информации,

---

<sup>13</sup> Об утверждении Инструкции об организации расследования и учета несчастных случаев с людьми, не связанных с производством, происшедших в зоне движения поездов : распоряжение ОАО «РЖД» от 20 августа 2009 г. № 1754р (в ред. от 08.09.2014). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

<sup>14</sup> Об утверждении Единого квалификационного справочника должностей руководителей, специалистов и служащих, раздел «Квалификационные характеристики должностей руководителей и специалистов организаций воздушного транспорта : приказ Минздравсоцразвития России от 29 января 2009 г. № 32 // Бюллетень трудового и социального законодательства Рос. Федерации. 2009. № 3.



контролирует движение воздушных судов по стрипам; осуществляет планирование воздушного движения, принимает меры по обеспечению безопасности полетов<sup>15</sup>.

В соответствии с Федеральными авиационными правилами производства полетов государственной авиации, утвержденных приказом министра обороны РФ от 24 сентября 2004 г. № 275<sup>16</sup>, перевозчику должны своевременно предоставляться: аэронавигационная информация, данные о воздушной и навигационной обстановке. Аэронавигационная информация включает в себя сведения (аэронавигационные данные) об аэродромах, аэроузлах, элементах структуры воздушного пространства и средствах радиотехнического обеспечения, необходимые для организации и выполнения полетов.

Оперативное управление движением автобусов на автомобильном транспорте регулируется, в частности, приказом Министерства транспорта РФ от 14 августа 2003 г. № 178<sup>17</sup>, которым утвержден Порядок формирования сети регулярных автобусных маршрутов между субъектами РФ.

Приказом от 1 марта 2010 г. № 47<sup>18</sup> указанное Министерство утвердило положение о диспетчерском регулировании движения судов по внутренним водным путям Российской Федерации. В соответствии с данным Положением диспетчерскому регулированию движения судов подлежат самоходные суда и буксируемые (толкаемые) составы, используемые для перевозки грузов и пассажиров. Диспетчер на внутреннем водном транспорте принимает меры для обеспечения безопасного плавания судов; осуществляет контроль за соответствием габаритов судов и составов габаритам путей, шлюзов, мостов, соблюдением установленных запасов воды под днищем; заблаговременно информирует судовладельцев о принятых решениях по ограничению движения судов и осуществляет диспетчерское регулирование в соответствии с этим решением; передает на суда по заявкам капитанов (вахтенных начальников) и судовладельцев информацию о путевых условиях; координирует работы по ликвидации последствий аварий; принимает меры к выполнению графиков и расписаний движения пассажирских и грузовых судов, обеспечивает своевременный пропуск судов через шлюзы, а также по регулируемым участкам пути; осуществляет планирование и пропуск судов и составов через шлюзы.

Положения приведенных правовых актов свидетельствуют, что основной деятельностью операторов путей сообщения являются действия по управлению перевозочным процессом, включающим планирование, организацию движения транспортных средств, диспетчерское регулирование, анализ, корректирующие действия, информирование перевозчиков. В качестве другой важной составляющей предмета договора на оказание услуг, предоставляемых владельцем транспортной инфраструктуры, принято считать действия по предоставлению путей сообщения и иных

<sup>15</sup> Об утверждении Единого квалификационного справочника должностей...

<sup>16</sup> Опубликован не был. Зарегистрирован в Минюсте РФ от 10 ноября 2004 г.

<sup>17</sup> Рос. газета. 2003. № 184.

<sup>18</sup> Там же. 2002. № 30.

объектов инфраструктуры в пользование. Однако важно учитывать следующие обстоятельства. Во-первых, предоставление имущества в пользование не является услугой. Если проводить аналогию с договором о предоставлении объектов инфраструктуры в пользование садоводческими обществами, то следует отметить, что с точки зрения налогового права данный договор не направлен на оказание услуг<sup>19</sup>. Во-вторых, данные действия являются вспомогательными по отношению к услугам по оперативному управлению, поскольку необходимы для их обеспечения. Так, услуги по хранению не превращаются в договор аренды только потому, что для хранения используются помещения складов. Никому и в голову не придет выделять в договоре хранения отдельно услуги по хранению и услуги по предоставлению складов в пользование.

В данном аспекте уместно вспомнить о том, что в начале прошлого века договор перевозки грузов также подвергался «трепанации» и разложению на отдельные элементы. Например, Г. Ф. Шершеневич в качестве одного из таких элементов наряду с поручением и подрядом выделял имущественный наем. Автор писал: «Перевозчик, принимающий на себя обязанность доставить груз своими средствами передвижения, дает возможность отправителю пользоваться его вагонами, пароходами, животными, складами и т.п. В этом нельзя не видеть имущественный наем. Только в данном случае отправителю не предоставлено самостоятельное пользование нанятыми вещами, как это имеет место при договоре имущественного найма в его чистом виде»<sup>20</sup>. Однако по мере развития цивилистической мысли договор выделился в самостоятельный договорный вид с особой направленностью. Следует вспомнить мнение К. К. Яичкова, который считал, что «выясняя правовую природу договора перевозки, надо идти не путем подведения этого договора под иные виды договоров, известных советскому гражданскому праву, не путем отыскания в нем элементов других договоров, а следует в нем самом найти характеризующие его особенности»<sup>21</sup>. Данные утверждения актуальны на современном этапе развития науки гражданского права и в отношении договора об оказании услуг по предоставлению в пользование транспортной инфраструктуры.

Следует отметить, что в ряде стран разделены функции управления движением и эксплуатации инфраструктуры. Так, в Швеции наряду со Шведскими железными дорогами и Национальной железнодорожной администрацией (Банферкет), ответственной за эксплуатацию инфраструктуры, действует самостоятельная структура по управлению движением<sup>22</sup>. Функции эксплуатации инфраструктуры и ее управления были разделе-

---

<sup>19</sup> URL: <http://www.rossadovod.ru/conference/forum6/topic480/>

<sup>20</sup> Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. СПб., 1908. Т. 2. С. 240.

<sup>21</sup> Яичков К. К. Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народно-хозяйственной деятельности // Советское государство и право. 1955. № 5. С. 68.

<sup>22</sup> См.: Железнодорожный транспорт РФ, СНГ и за рубежом / под ред. В. А. Шеманьева. М., 2004. Вып. 31. С. 8–12.

ны в Новом Южном Уэльсе (Австралия)<sup>23</sup>. Подобная структура управления позволяет разделить услуги оперативного управления и действия по предоставлению транспортной инфраструктуры в пользование.

Вместе с тем, исходя из реалий отечественного рынка транспортных услуг и его структуры, полагаем, что в России нет необходимости искусственно разделять эти два вида деятельности, а следует исходить из того, что услуги оперативного управления движением поездов определяют направленность исследуемого договора. Дело в том, что практически любой вид деятельности осуществляется с использованием инфраструктуры. Так, осуществить передачу электроэнергии в рамках договора энергоснабжения невозможно без объектов электроэнергетики, к которым относятся имущественные объекты, непосредственно используемые в процессе производства, передачи электрической энергии, оперативно-диспетчерского управления в электроэнергетике и сбыта электрической энергии, в том числе объекты электросетевого хозяйства<sup>24</sup>. Причем нередко стоимость инфраструктуры закладывается в стоимость предоставляемого блага. Вещи, выставленные на продажу в торговом доме, расположенном в центре города, будут иметь более высокую цену, чем те же вещи, продаваемые на вещевом рынке. Банковская, биржевая, торговая деятельность, деятельность по хранению, строительству, образованию, медицине и другие не могут осуществляться без соответствующей инфраструктуры. Однако при продаже товаров, оказании соответствующих услуг либо выполнении работ договоры о предоставлении инфраструктуры в пользование отдельно не заключаются. Очевидно, например, что в стоимость оказания платных образовательных услуг включается плата за аренду учебных помещений и стоимость учебного оборудования. Но плата за обучение взимается только на основании договора на предоставление образовательных услуг. В литературе отмечается, что в число общих обязанностей перевозчика, вытекающих из договора перевозки пассажира, «можно выделить обязанность по оборудованию пунктов отправления и назначения (вокзалов, станций, аэропортов, портов) необходимой инфраструктурой...»<sup>25</sup>. В связи с этим непонятно, почему в сфере железнодорожных перевозок наряду с услугами по управлению движением поездов необходимо отдельно выделять услуги по предоставлению транспортной инфраструктуры, которые с точки зрения гражданского права нельзя называть услугами.

Важным в рамках рассматриваемой проблемы является также вопрос о правовой природе запроса на пользование транспортной инфраструктурой. В юридической литературе отмечается, что «в основе договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного

---

<sup>23</sup> См.: Открытый доступ к инфраструктуре Австралии // Железные дороги мира. 2003. № 9. С. 10.

<sup>24</sup> Об электроэнергетике : федер. закон от 26 марта 2003 г. № 35-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2003. № 13. Ст. 1177.

<sup>25</sup> Гречуха В. Н. Транспортное право России : учеб. для магистрантов. М., 2013. С. 143.

транспорта общего пользования лежит сложный юридический состав: запрос перевозчика (предварительный договор) и договора на оказание услуг по пользованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (основной договор)»<sup>26</sup>. А. А. Довгополов, ссылаясь на п. 25–26 Правил оказания услуг инфраструктуры, утверждает, «что запрос перевозчика является двусторонним общегражданским договором, срочным, по способу заключения – договором присоединения, заключаемым путем подписания одного документа (примерной формы), предварительным, т.е. в основе исполнения договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования лежит сложный юридический состав, а именно: запрос перевозчика (предварительный договор) и договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования (основной договор)»<sup>27</sup>. С таким мнением мы согласиться не можем.

Согласование владельцем транспортной инфраструктуры, на наш взгляд, не обязывает перевозчика заключать договор об оказании услуг по использованию транспортной инфраструктуры. Правовые рычаги для понуждения перевозчика к исполнению этой обязанности отсутствуют.

Итак, можно предложить следующую юридическую конструкцию договора оказания услуг по оперативному управлению железнодорожной инфраструктурой: по договору оказания услуг по оперативному управлению железнодорожной инфраструктурой оператор обязуется управлять движением поездов в границах принадлежащей ему железнодорожной инфраструктуры, оперативно обеспечивая перевозчику необходимые параметры пропускной способности, скорости, безопасности движения и технического обслуживания, а железнодорожный перевозчик обязуется выполнять предусмотренные договором и иными нормативно-правовыми актами указания оператора, связанные с регулированием движения поездов и обеспечением безопасности движения, и оплатить оказанные ему услуги.

---

<sup>26</sup> Довгополов А. А. Договор об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования // Транспортное право. 2011. № 2.

<sup>27</sup> Там же.