

Научная статья  
УДК 343  
DOI 10.33184/pravgos-2026.2.9

Original article

**КУЛАКОВ Владимир Викторович**  
Всероссийский государственный университет  
юстиции (РПА Минюста России),  
Москва, Россия,  
79057327361@yandex.ru,  
<https://orcid.org/0000-0002-9702-9306>

**KULAKOV Vladimir Viktorovich**  
All-Russian State University of Justice  
(RLA of the Ministry of Justice of Russia),  
Moscow, Russia

## ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ ДОГОВОРЫ: К ПОСТАНОВКЕ ПРОБЛЕМЫ

INFRASTRUCTURE CIVIL LAW CONTRACTS: FRAMING THE ISSUE

**Аннотация.** Особенности правового регулирования отношений, связанных с использованием той или иной инфраструктуры, предусмотрены законодательством в сфере топливно-энергетического комплекса, жилищно-коммунального хозяйства, банковской деятельности, транспорта. В результате возникают правовые отношения разной отраслевой принадлежности. Имеют особенности и гражданско-правовые отношения (как статические, так и динамические), возникающие по поводу инфраструктуры. Ряд договорных обязательств, поименованных в ГК РФ, требуют обязательного использования определенной технической и (или) информационной инфраструктуры, что определяет особенности всей динамики соответствующих договоров: заключения, исполнения, прекращения. Цели: определить гражданско-правовой режим инфраструктурных объектов; показать особенности динамики обязательств, возникающих в связи с использованием таких объектов. Методы: анализ действующих нормативных правовых актов, позволивший обнаружить пробелы и противоречия в законодательстве, а также синтез, формализация, конкретизация и обобщение нормативного правового материала, позволившие выделить специфику инфраструктуры как объекта гражданского права, особенности исполнения обязательств, связанных с использованием инфраструктуры. Результаты: проведен анализ нормативных правовых актов, устанавливающих особенности той или иной инфраструктуры, определен их гражданско-правовой режим; поставлена проблема установления условий надлежащего исполнения обязательств, связанных с использованием инфраструктурных объектов; показаны особенности динамики таких обязательств.

**Abstract.** The features of legal regulation of relations related to the use of different types of infrastructure are established by legislation in the fields of the fuel and energy complex, housing and communal services, banking activities, and transportation. As a result, legal relations of various branches arise. Civil law relations (both static and dynamic) related to infrastructure also have their own characteristics. A number of contractual obligations enumerated in the Civil Code of the Russian Federation require mandatory use of certain technical and (or) informational infrastructure, which determines the specifics of the entire dynamics of the respective contracts: conclusion, fulfillment, and termination. Purposes: to define the civil law regime of infrastructure facilities; to demonstrate the characteristics of the dynamics of obligations related to the use of such facilities. Methods: analysis of current normative legal acts identifies gaps and contradictions in the legislation, as well as synthesis, formalization, specification, and generalization of normative legal material highlight the specificity of infrastructure as an object of civil law and the characteristics of the fulfillment of obligations related to infrastructure use. Results: the article analyzes normative legal acts establishing the specifics of different infrastructures, defines their civil law regime. It identifies the challenges in defining conditions for the proper fulfillment of obligations concerning infrastructure use and illustrates the distinct dynamics of these obligations.

**Ключевые слова:** гражданско-правовой договор, виды договоров, инфраструктурные объекты, инфраструктурные договоры, обязательства, исполнение обязательств, динамика договора

**Для цитирования:** Кулаков В.В. Инфраструктурные гражданско-правовые договоры: к постановке проблемы / В.В. Кулаков. – DOI 10.33184/pravgos-2026.2.9 // Правовое государство: теория и практика. – 2026. – № 2. – С. 82–88.

**Keywords:** civil law contract, types of contracts, infrastructure facilities, infrastructure contracts, obligations, fulfillment of obligations, contract dynamics

**For citation:** Kulakov V.V. Infrastructure Civil Law Contracts: Framing the Issue. *The Rule-of-Law State: Theory and Practice*, 2026, no. 2, pp. 82–88. (In Russian). DOI 10.33184/pravgos-2026.2.9.

---

## ВВЕДЕНИЕ

Существуют разные классификации договоров. Наряду с основным делением на типы, обусловленные их каузой, предметом, договоры классифицируются по характеру завязывания отношений (публичные, присоединения и т. д.), влиянию риска на их динамику (меновые и алеаторные) и т. д. На наш взгляд, при установлении особенностей видов договора следует учитывать и особенности исполнения того или иного обязательства.

Надлежащее исполнение обязательств предполагает среди прочих такое условие, как надлежащий способ, который представляет собой порядок совершения должником действий, составляющих содержание исполнения обязательства. Различные обязательства имеют специфический порядок исполнения, который закрепляется в соответствующих разделах и главах ч. 2 ГК РФ, и могут быть скорректированы сторонами. Ряд договорных обязательств, поименованных в ГК РФ, требуют использования определенной технической и (или) информационной инфраструктуры, что определяет особенности всей динамики соответствующих договоров: заключения, исполнения, прекращения. Очевидно, что заключение договора, скажем, поставки газа предполагает его транспортировку через газораспределительную систему, технические характеристики которой должны учитываться при определении объема, режима потребления, подключения других потребителей. Соответственно, если потребитель при заключении договора не будет удовлетворен предложенным поставщиком объемом газа и обратится в суд в порядке ст. 445, 446 ГК РФ, суд должен оценить эти технологические осо-

бенности. Равным образом нарушение режима при наличии заключенного договора потребления может привести к изменению давления газа в транспортной системе и авариям, что может нанести значительный ущерб и третьим лицам. Такие ситуации бывают в реальной жизни не только в сфере газоснабжения, но и электроэнергетики, снабжения товарами через присоединенную сеть.

## ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ОБ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТАХ

Термин «инфраструктура» предусмотрен законодательством. Так, в Федеральном законе от 26 марта 2003 г. № 35-ФЗ «Об электроэнергетике»<sup>1</sup> технологическая и коммерческая инфраструктура лишь упоминается в отсутствие, однако, легальной дефиниции. Вместе с тем в п. 1 ст. 41 данного закона предусмотрено, что технологическую инфраструктуру розничных рынков составляют: территориальные сетевые организации, осуществляющие передачу электрической энергии; субъекты, осуществляющие оперативно-диспетчерское управление на розничных рынках. Из смысла закона очевидно, что инфраструктура – это система объектов, используемых для определенного технологического процесса, связанного с энергоснабжением. Электроэнергетическая система – совокупность объектов электроэнергетики и энергопринимающих установок потребителей электрической энергии, связанных общим режимом работы в едином технологическом процессе производства, передачи и потребления электрической энергии в условиях централизованного оперативно-диспетчерского управления в электроэнергетике (ст. 1).

<sup>1</sup> Здесь и далее – доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

В Федеральном законе от 31 марта 1999 г. № 69-ФЗ «О газоснабжении в Российской Федерации» термин «инфраструктура» не употребляется, однако подробно регламентируется использование систем газоснабжения в Российской Федерации, которые определены как совокупность действующих на территории Российской Федерации систем газоснабжения: Единой системы газоснабжения, региональных систем газоснабжения, газораспределительных систем и независимых организаций (ст. 5). В законе прямо указано, что федеральная система газоснабжения является одной из федеральных энергетических систем Российской Федерации. Также в законе обозначено, что в эту систему входят организации – собственники газораспределительных систем и независимые организации.

Федеральный закон от 27 июня 2011 г. № 161-ФЗ «О национальной платежной системе» упоминает о платежной инфраструктуре, операторами которой могут быть кредитные организации, организации, не являющиеся кредитными, Банк России или ВЭБ РФ (ст. 16). Законом предусмотрено, что при осуществлении перевода денежных средств в рамках платежной системы операторами по переводу денежных средств, находящимися на территории Российской Федерации, должны привлекаться операторы услуг платежной инфраструктуры. В названном законе нет определения платежной инфраструктуры, однако полагая, что благодаря ей осуществляется передача информации о платеже, можно учитывать положения Федерального закона от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации», в котором определяются как объекты критической информационной инфраструктуры (информационные системы, информационно-телекоммуникационные сети, автоматизированные системы управления субъектов критической информационной инфраструктуры), так и ее субъекты (государственные органы, государственные учреждения, российские юридические лица и (или) индивидуальные предприниматели, которым на праве собственности, аренды или на ином законном основании принадлежат информационные системы, информационно-телекоммуникационные сети, автоматизированные системы управления, функционирующие в

сфере здравоохранения, науки, транспорта, связи, энергетики, банковской и иных сферах финансового рынка, топливно-энергетического комплекса, в области атомной энергии, оборонной, ракетно-космической, горнодобывающей, металлургической и химической промышленности, российские юридические лица и (или) индивидуальные предприниматели, которые обеспечивают взаимодействие указанных систем или сетей).

Регулируется законодательством инженерная инфраструктура жилищно-коммунального комплекса, под объектами которой понимаются находящиеся на балансе организации ЖКХ здания, сооружения, а также иные объекты недвижимого имущества и входящее в их состав инженерное оборудование, предназначенные для функционирования жилищно-коммунального комплекса<sup>2</sup>. Система коммунальной инфраструктуры определяется в ст. 10.15 Градостроительного кодекса РФ как комплекс технологически связанных между собой объектов и инженерных сооружений, предназначенных для осуществления поставок товаров и оказания услуг в сферах электро-, газо-, тепло-, водоснабжения и водоотведения до точек подключения (технологического присоединения) к инженерным системам электро-, газо-, тепло-, водоснабжения и водоотведения объектов капитального строительства, а также объекты, используемые для обработки, утилизации, обезвреживания, захоронения твердых коммунальных отходов.

Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» говорит о транспортной инфраструктуре, относя к ней автомобильные дороги и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

В ст. 7.1 Воздушного кодекса РФ перечисляются объекты инфраструктуры воздушного транспорта (аэродромы, вертодромы, обустроенные места для приводнения и причаливания воздушных судов, прочие объекты,

<sup>2</sup> Письмо Минфина России от 18.04.2006 № 03-06-01-04/89.

необходимые для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов, аэровокзалы (терминалы) и др.).

Подобные положения есть и в иных нормативных правовых актах, регулирующих транспортные правоотношения<sup>3</sup>.

### **ИНФРАСТРУКТУРА КАК ОБЪЕКТ ГРАЖДАНСКИХ ПРАВ**

Содержание упомянутых выше норм позволяет сделать вывод, что инфраструктура определяется через два элемента – объективный (совокупность технических объектов) и субъективный (лица, обладающие этими объектами и эксплуатирующие их).

Говоря об объективном элементе, следует иметь в виду необходимость полного установления всех объектов, составляющих ту или иную инфраструктуру, – сети трубопроводов или электрические сети, трансформаторы и шкафные регуляторные пункты, компьютеры, обладающие соответствующими техническими характеристиками, серверы и т. д. Если полная системная совокупность всех объектов не будет установлена, такая инфраструктура не будет эффективной и безопасной. Соответственно, обязательство, связанное с ее использованием, трудно оценить как надлежаще исполненное. Таким образом, в данной сфере высока роль технического регулирования и соответствующего законодательства. Кроме того, следует иметь в виду, что эксплуатация той или иной технической инфраструктуры требует вспомогательного оборудования, информационного и диспетчерского обслуживания. Это предполагает вовлечение в систему дополнительных объектов, требующих особых навыков управления.

Кроме того, системная целостность инфраструктуры позволяет уточнить правовой режим тех или иных вещей как объектов гражданских прав. Так, к примеру, для использования транспортного средства необходима инфраструктура.

Данное обстоятельство позволило в науке обосновать отнесение по российскому законодательству к недвижимости воздушных и морских судов, судов внутреннего плава-

ния, которые, по сути, являются вещами движимыми, что, собственно, подтверждается и дореволюционным законодательством, относившим «мореходные и речные суда всякого рода» к движимым вещам (т. X, ч. 1 ст. 401 Свода законов Российской империи). А.В. Черных считает, что все еще сохраняющийся принцип определения недвижимого имущества как объектов, перемещение которых без несоразмерного ущерба их назначению невозможно, не отражает сути современного понимания недвижимости, объясняя это тем, что содержание понятия недвижимости должно расширяться соразмерно усовершенствованию технической инфраструктуры. Все транспортные и космические объекты обладают особой ценностью в строго определенных условиях, а ущерб, несоразмерный их назначению, может возникнуть не при передвижении их, а при отрыве от привычной среды использования. Понятие отрыва от привычной среды следует трактовать широко, поскольку уже сейчас оно вбирает в себя такие аспекты, как перерыв амортизации, вынужденный простой, влекущий за собой убытки, упущенную выгоду и др., а в будущем, с развитием научно-технического прогресса, неизбежно увеличение числа этих аспектов [1, с. 56–57]. С такой точкой зрения следует согласиться, учитывая закрепление в ГК РФ особого рода объектов как единого недвижимого комплекса (ст. 133.1): недвижимой вещью, участвующей в обороте как единый объект, может являться единый недвижимый комплекс – совокупность объединенных единым назначением зданий, сооружений и иных вещей, неразрывно связанных физически или технологически, в том числе линейных объектов (железные дороги, линии электропередачи, трубопроводы и др.), либо расположенных на одном земельном участке, если в Едином государственном реестре прав на недвижимое имущество зарегистрировано право собственности на совокупность указанных объектов в целом как на одну недвижимую вещь. Как видим, ряд примеров из ГК РФ вполне укладывается в понятие технологической инфраструктуры. Кроме того, очевидно, что многие из названных объектов подпадают под признаки источника повышенной опасности (ст. 1079 ГК РФ). Отметим, что информационная инфраструктура, используемая, например, при осуществлении расчетов, может не включать

<sup>3</sup> См., например: Об утверждении Перечня объектов инфраструктуры морского порта : приказ Минтранса России от 07.11.2017 № 475.

в себя объекты недвижимости, что исключает распространение на них ст. 133.1 ГК РФ. Однако это не лишает всей совокупности соответствующих элементов системной целостности, что допускает применение в такой ситуации ст. 134, 135 ГК РФ.

Следует отметить, что акцентирование внимания лишь на технологической стороне не приведет к эффективному правовому регулированию в соответствующей сфере. Мало определить, какие технические элементы составляют инфраструктуру (а вернее, технологическую или информационную систему), важно установить требования к лицам, эксплуатирующим эти системы, учитывая их значение для экономики и общества. Также требуют особого регулирования отношения собственности в данной сфере.

Таким образом, можно констатировать, что понятие технологической инфраструктуры предполагает учет объективных и субъективных признаков. Первый означает, что инфраструктура – это сложный имущественный комплекс, объединенный целью: доведение энергии или иного товара до потребителя<sup>4</sup>. Следует учитывать, что многие из объектов, составляющих ту или иную техническую инфраструктуру, обладают признаками источника повышенной опасности (ст. 1079 ГК РФ). Как отмечалось, не всегда та или иная инфраструктура будет охватываться понятием единого недвижимого комплекса, что не лишает ее системной целостности.

Субъективный признак инфраструктуры означает обязательные требования к ее владельцу как лицу, совершающему соответствующую деятельность (транспортировку, расчеты и т. п.). Особое значение для экономики, социальной сферы имеют особые требования к деятельности, связанной с использованием такой инфраструктуры – лицензирование, технические требования к абонентам, требования соблюдения безопасности к пассажирам и т. п.

### **ОСОБЕННОСТИ ДИНАМИКИ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ, СВЯЗАННЫХ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Существенный признак инфраструктуры – территориальный разрыв между

<sup>4</sup> Применительно к трубопроводному транспорту в ГК РФ такая инфраструктура обозначена как присоединенная сеть.

местом начала и окончания передачи объекта. Это можно распространить и на расчетные сети, в которых передается информация о платеже. Следовательно, деятельность, связанная с использованием инфраструктуры, имеет соответствующие правовые формы – договорные конструкции. Спецификой обладают и процедуры заключения и расторжения договоров, технические, соответствующие антимонопольные требования и т. п., что требует специального регулирования, которое предполагает наличие нормативных правовых актов, включающих нормы как частного, так и публичного права, на что было указано выше. В рамках настоящей статьи мы не ставим целью подробное исследование таких особенностей. Остановимся на некоторых аспектах исполнения договоров, связанных с использованием инфраструктуры.

Как известно, обязательство считается исполненным надлежаще при соблюдении в совокупности правил о надлежащих субъектах исполнения, предмете, способе, сроке и месте. Так, по общему правилу, обязательство должно быть исполнено надлежащим должником надлежащему кредитору. В силу относительности обязательственного правоотношения в нем могут участвовать лишь две стороны – кредитор и должник. При этом возможно участие на той или другой стороне нескольких лиц (множественность), поэтому к употреблению любых терминов относительно субъектного состава обязательства стоит относиться аккуратно. Не может быть трехсторонним обязательство, хотя существуют трехсторонние сделки. Из такого договора либо возникнет несколько обязательств, либо будет иметь место множественность лиц. В исполнении обязательства могут участвовать третьи лица, множественность не образующие.

Применительно к исследуемой теме следует выделять разные ситуации, влияющие на правовое положение того или иного участника обязательства. Так, если речь идет о передаче товара через присоединенную сеть, возможно, что продавец будет выступать титульным владельцем инфраструктуры. В такой ситуации он, кроме продажи товара, сам может осуществлять эксплуатацию сети и, соответственно, транспортировку товара.

Однако имея в виду антимонопольные требования (примером служит Третий энергопакет ЕС) о необходимости отграничения

поставщиков от транспортировщиков, нередки ситуации, когда поставщик, имея право доступа к любой сети, будет выступать лишь продавцом товара, заключая договор транспортировки с владельцем сети. В исследуемых обязательствах могут участвовать и иные лица, привлекаемые той или иной стороной, например, процессинговые центры – для осуществления расчетов, газораспределительные организации (ГРО) – для транспортировки газа, диспетчеры – для оперативного регулирования распределения товара и т. п. Как отмечалось, такие лица могут быть владельцами инфраструктуры (аэропорты, ГРО).

В каждом конкретном случае необходимо определять юридическую природу и структуру отношений между всеми участниками. Например, при поставке природного газа с использованием сетей ГРО возникает, во-первых, обязательство поставки между поставщиком и покупателем, где ГРО выступает в качестве третьего лица, привлеченного поставщиком для исполнения обязательства, за которое поставщик несет ответственность в силу ст. 403 ГК РФ; во-вторых, обязательство возмездного оказания услуг по транспортировке газа между покупателем и ГРО, где поставщик выступает третьим лицом на той или иной стороне в зависимости от обстоятельств. Отмечу, что с 1990-х годов сложилась и в какой-то мере продолжается практика заключения трехсторонних договоров поставки газа, в которых участвуют поставщик, газотранспортная организация и покупатель. Из такого договора возникают два обязательства: поставки и транспортировки газа, что приводит на практике к процедурным проблемам по урегулированию разногласий при заключении договора. Допустим, у покупателя возникли разногласия по пункту договора, не влияющего на обязательство между ним и поставщиком. Однако согласование требуется со всеми сторонами. Это может осложнять и соответствующее судебное разбирательство (ст. 446 ГК РФ), с чем автор лично сталкивался во время работы в ООО «Межрегионгаз» ОАО «Газпром».

Равным образом можно квалифицировать иные отношения с использованием инфраструктуры. Так, банк несет ответственность за неосуществление перевода по вине при-

влеченного им процессингового центра, поскольку последний является третьим лицом в обязательстве из договора банковского счета (ст. 845 ГК РФ), с которым у банка самостоятельные договорные отношения.

Отметим, что технические особенности той или иной инфраструктуры влияют и на иные условия надлежащего исполнения. Их следует учитывать в каждом конкретном споре. Например, как отмечалось, одним из признаков инфраструктуры, который и определяет ее главную особенность, является территориальный разрыв между ее элементами, условно, точкой входа и выхода объекта (товара, пассажира, информации о платеже и др.). Соответственно, очевидно, что надлежащее место исполнения должно определяться по последнему. Из закона следует, что любое обязательство направлено на пользу кредитора (ст. 307 ГК РФ), что является отражением каузы соответствующего договора. Очевидно, что пользой покупателя является получение товара в определенном месте, пользой клиента банка – доставка платежа до банка получателя и т. д. Соответствующим образом можно установить специфику каждого условия надлежащего исполнения инфраструктурного договора. Заметим, что с позиций гражданского права пришло время оценить системную целостность и инфраструктуры маркетплейсов.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Можно констатировать выделение, наряду с другими видами договоров, договоров, исполнение которых связано с той или иной технологической инфраструктурой – инфраструктурных договоров. Это обусловлено уровнем развития технологии. К таким договорам следует относить договоры на поставку товаров через присоединенную сеть, транспортные договоры, договоры, в которых используется информационная инфраструктура – банковские, продажа через маркетплейсы и т. д. Учет особенностей той или иной инфраструктуры позволяет определить правовое положение лиц, участвующих в обязательствах, а также условия надлежащего их исполнения, иные обстоятельства, влияющие на динамику договоров.

**СПИСОК ИСТОЧНИКОВ**

1. Черных А.В. Залог недвижимости в российском праве. – Москва : Легат, 1995. – 87 с.

**REFERENCES**

1. Chernykh A.V. Pledge of Real Estate in Russian Law. Moscow, Legat Publ., 1995. 87 p.

**ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ**

Кулаков Владимир Викторович – доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры гражданского и предпринимательского права.

**INFORMATION ABOUT THE AUTHOR**

Kulakov Vladimir Viktorovich – Doctor of Law, Professor, Professor of the Department of Civil and Business Law.

Статья поступила в редакцию 28.03.2026; одобрена после рецензирования 16.04.2026; принята к публикации 16.04.2026.  
The article was submitted 28.03.2026; approved after reviewing 16.04.2026; accepted for publication 16.04.2026.