

ЧАСТНО-ПРАВОВЫЕ (ЦИВИЛИСТИЧЕСКИЕ) НАУКИ

PRIVATE LAW (CIVILISTIC) SCIENCES

Научная статья
УДК 347.463
DOI 10.33184/pravgos-2026.3.6

Original article

КОЛОДУБ Григорий Вячеславович
Саратовская государственная
юридическая академия,
Саратов, Россия,
kolodub-ssla@yandex.ru

KOLODUB Grigory Vyacheslavovich
Saratov State Law Academy,
Saratov, Russia

ДОСТУП К ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ: ПРОБЛЕМЫ НОРМАТИВНОГО ЗАКРЕПЛЕНИЯ И ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ КВАЛИФИКАЦИИ

ACCESS TO TRANSPORT INFRASTRUCTURE: ISSUES IN THE REGULATORY
FRAMEWORK AND CIVIL LAW QUALIFICATION

Аннотация. Правовая категория «доступ к транспортной инфраструктуре», имеющая значение для гражданско-правовой квалификации инфраструктурных отношений, не получила единого нормативного закрепления. В действующем регулировании доступ связывается с инфраструктурным объектом, условиями его использования, услугами, процедурами согласования, допуском и режимом правомерного использования инфраструктуры. Цель исследования состоит в выявлении правового содержания доступа к транспортной инфраструктуре и оснований для его соотношения с инфраструктурной услугой. Методы: формально-юридический метод использован при анализе федеральных законов, подзаконных актов и актов программного характера; системно-правовой применен для установления связи между доступом, допуском, режимом использования инфраструктуры и обеспечительными процедурами; сравнительно-правовой – для сопоставления различных нормативных способов закрепления доступа в транспортном, дорожном, антимонопольном и смежном инфраструктурном регулировании; методы анализа и синтеза позволили выделить общие квалификационные признаки доступа. Результаты: обосновано, что доступ к транспортной инфраструктуре не должен быть квалифицирован только как единичный юридический факт или как последствие заключения договора, поскольку его содержание формируется в пределах установленного порядка функционирования инфраструктуры

Abstract. The legal category of “access to transport infrastructure”, which is significant for the civil law qualification of infrastructure relations, lacks a unified regulatory definition. In current legislation, access is associated with the infrastructure facility, terms of its use, services, approval procedures, authorization, and the regime of lawful infrastructure utilization. The purpose of this study is to identify the legal content of access to transport infrastructure and the grounds for correlating it with infrastructure services. Methods: the formal-legal method was employed to analyze federal laws, bylaws, and policy documents. The systemic-legal method was used to establish the relationship between access, authorization, infrastructure usage regimes, and security procedures. The comparative legal method was applied to compare various regulatory approaches to defining in transport, road, antitrust, and related infrastructure regulations. The methods of analysis and synthesis enabled the identification of the general qualifying characteristics of access. Results: the study substantiates that access to transport infrastructure should not be qualified solely as a single legal fact or as a consequence of a contract, since its content is shaped within the established framework of infrastructure operation, taking into account technical, organizational, economic, and procedural requirements. It is concluded that access to transport infrastructure is an integral part of the infrastructure service, representing a legally secured

с учетом технических, организационных, экономических и процедурных требований; сделан вывод, что доступ к транспортной инфраструктуре входит в содержание инфраструктурной услуги как юридически обеспеченная возможность правомерного и технологически допустимого использования инфраструктуры.

Ключевые слова: доступ к транспортной инфраструктуре, транспортная инфраструктура, инфраструктурные отношения, использование инфраструктуры, правовое регулирование, гражданско-правовая квалификация, недискриминационный доступ, инфраструктурная процедура, инфраструктурная услуга

Для цитирования: Колодуб Г.В. Доступ к транспортной инфраструктуре: проблемы нормативного закрепления и гражданско-правовой квалификации / Г.В. Колодуб. – DOI 10.33184/pravgos-2026.3.6 // Правовое государство: теория и практика. – 2026. – № 3. – С. 45–54.

opportunity for the lawful and technologically feasible use of the infrastructure.

Keywords: access to transport infrastructure, transport infrastructure, infrastructure relations, use of infrastructure, legal regulation, civil law qualification, non-discriminatory access, infrastructure procedure, infrastructure service

For citation: Kolodub G.V. Access to Transport Infrastructure: Issues in the Regulatory Framework and Civil Law Qualification. *The Rule-of-Law State: Theory and Practice*, 2026, no. 3, pp. 45–54. (In Russian). DOI 10.33184/pravgos-2026.3.6.

ВВЕДЕНИЕ

Категория «доступ» применительно к транспортной инфраструктуре в действующем праве закрепляется по-разному в зависимости от предмета и задач соответствующего нормативного акта. Это осложняет ее юридическую квалификацию и последующее применение. Кроме того, в нормативных актах данный термин используется фрагментарно и соотносится с различными видами отношений, складывающихся при использовании инфраструктуры.

В ряде случаев термин «доступ» прямо не используется, однако законодатель регулирует близкие по содержанию связи посредством норм о порядке обращения заинтересованного лица, согласовании условий использования инфраструктуры, заключении договора, технических параметрах эксплуатации и распределении обязанностей между участниками. Именно такие нормы определяют, при каких условиях заинтересованное лицо может использовать инфраструктуру и в каких пределах такое использование является правомерным. Поэтому возможность использования инфраструктуры зависит не только от формального допуска, но и от установленных

эксплуатационных требований, пропускной способности, технических условий и процедур согласования¹.

Иной аспект регулирования возникает тогда, когда заинтересованное лицо уже допущено к использованию инфраструктуры, но объем использования определяется параметрами функционирования инфраструктуры. К числу таких параметров относятся пропускная способность, порядок эксплуатации, технические условия взаимодействия участников и ограничения, связанные с фактической возможностью инфраструктуры принять дополнительную нагрузку. В этой ситуации правовое значение имеет не сам факт допуска, а пределы допустимого использования инфраструктуры. Допуск к инфраструктуре не гарантирует использование инфраструктуры в полном объеме, поскольку объем использования зависит от установленных технологических и эксплуатационных параметров. Это видно, в частности, на примере практики ОАО «РЖД» по выделению направле-

¹ См., например: Иршенко С. Во Владивостоке ограничат движение большегрузов из-за жары [Электронный ресурс]. URL: <https://prim.rbc.ru/prim/freenews/686dd4a29a7947d87370cb98> (дата обращения: 16.04.2026).

ний с ограниченной пропускной и провозной способностью².

Особую группу образуют нормы процедурного характера, определяющие порядок заключения договоров и согласования действий участников. Так, в авиационной сфере использование аэропортовой инфраструктуры связано с получением и подтверждением слотов в пределах пропускной способности аэропорта, включая его аэродромную составляющую. Пропускная способность определяется с учетом технических параметров функционирования аэродрома, а также возможностей иных элементов аэропортовой инфраструктуры. При дефиците пропускной способности решение о предоставлении слота фактически определяет пределы допуска к использованию аэропортовой инфраструктуры. Распределение слотов прямо не квалифицируется как самостоятельная инфраструктурная процедура, однако используется для согласования действий перевозчика, оператора аэропорта и иных участников авиационной деятельности. Поэтому правовое значение распределения слотов может оцениваться по-разному – как элемент допуска к использованию инфраструктуры либо как способ организационного согласования действий участников.

Отсутствие единого понятийного и содержательного оформления доступа к транспортной инфраструктуре приводит к смешению понятий допуска к инфраструктуре, режима ее использования и процедур согласования действий участников. Это затрудняет квалификацию отношений и может приводить к неточному определению объема прав и обязанностей участников транспортных отношений. Сам факт допуска нередко воспринимается как правовая возможность использования инфраструктуры в полном объеме, хотя в действительности объем такого использования ограничен параметрами функционирования инфраструктуры. Разграничение указанных понятий и соответствующих им правовых режимов позволяет точнее

определить содержание соответствующих отношений и повысить предсказуемость правоприменительной практики.

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВАНИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ ДОСТУПА К ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

В настоящем исследовании анализ доступа к инфраструктуре строится не на абстрактном конструировании указанной категории, а на обращении к положениям действующего законодательства. Данный подход основан на понимании права как феномена, призванного внести в общественную жизнь устойчивые нормативные начала и обладающего для этого соответствующим юридическим инструментарием [1, с. 3]. В связи с этим исследовательское внимание переносится с дефиниций на способы юридического регулирования соответствующих связей, в которых и раскрывается практически значимое содержание доступа к инфраструктуре.

Нормативную и организационно-правовую основу анализа составляют федеральные законы, постановления и распоряжения Правительства РФ, ведомственные акты и методические документы, регулирующие отношения, связанные с доступом к транспортной и дорожной инфраструктуре, а также к сопоставимым объектам смежной инфраструктуры, включая инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования. Обращение к указанному нормативному материалу позволяет выявить общие способы юридического оформления доступа, а его анализ – зафиксировать не только способы прямого или косвенного упоминания доступа, но и те элементы регулирования, посредством которых фактически обеспечивается возможность использования инфраструктуры соответствующими субъектами. При этом внимание сосредоточено на нормативных средствах юридического оформления отношений, складывающихся при использовании инфраструктуры, а не на терминологической стороне вопроса.

Выявление смысловых связей между нормами требует такого уровня анализа, при котором нормативный материал рассматривается не как совокупность разрозненных предпри-

² См., например: РЖД опубликовали перечень направлений с ограниченной пропускной способностью [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/rzhd-opublikovali-perechen-napravleniy-s-ogranichennoy-propusknoy-sposobnostyu/> (дата обращения: 16.04.2026).

саний, а как взаимосвязанная система, формирующая правовое регулирование использования инфраструктуры. Так, теория систем имеет универсальный характер и применима к различным системам, включая правовые [2, с. 166], что позволяет рассматривать нормативный материал как единое целое, в котором отдельные предписания соотносятся между собой и образуют согласованный порядок регулирования использования инфраструктуры. Такой подход предполагает применение к праву системных методов исследования, изучение его отдельных элементов и их взаимодействия как целостного объекта [3, с. 76], что исключает возможность обособленного рассмотрения отдельных правовых предписаний вне их взаимосвязи. В теории систем подчеркивается, что система представляет собой комплекс элементов, находящихся во взаимодействии [4, с. 105]; применительно к праву это обуславливает необходимость учета не только содержания отдельных норм, но и характера их взаимосвязей, то есть рассмотрения законодательства как системного объекта [5, с. 205].

Отдельные законодательные положения при таком подходе оцениваются не только по их собственному содержанию, но и по месту в более сложном правовом образовании, взаимодействие элементов которого обеспечивает согласованное регулирование отношений. Необходимо учитывать не только содержание норм, но и их функциональное назначение, характер связей с иными нормами, участвующими в регулировании. Учет свойств системы в целом позволяет более точно воздействовать на нее «извне» [6, с. 301], в том числе средствами нормативного регулирования. Поэтому обращение к совокупности таких связей позволяет выявить внутреннюю упорядоченность нормативного материала и определить, каким образом отдельные элементы включаются в общий порядок регулирования использования инфраструктуры. В результате анализ ориентируется на выявление устойчивых характеристик исследуемой категории, формирующихся на уровне взаимодействия соответствующих нормативных предписаний.

ПОДХОДЫ К НОРМАТИВНОМУ ЗАКРЕПЛЕНИЮ ДОСТУПА К ИНФРАСТРУКТУРЕ

В отраслевых и смежных актах неоднородность закрепления доступа проявляется в нескольких нормативных вариантах, каждый из которых связан с задачами конкретного регулирования. На уровне базового отраслевого закона доступ фиксируется как элемент функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта, сопряженный с обязанностью обеспечения недискриминационных условий³. Однако в том же нормативном контексте он фактически не отделяется от оказания услуг по использованию инфраструктуры, вследствие чего различие между допуском и эксплуатацией не проводится.

Подобная двойственность сохраняется и в подзаконном регулировании, где соответствующие предписания конкретизируются без устранения исходной неоднородности. Так, в Правилах недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре⁴, утвержденных Правительством РФ, доступ одновременно связывается и с инфраструктурой, и с услугами по перевозке⁴. Отмеченное нормативное решение не уточняет содержание категории, а, напротив, усиливает неопределенность ее двойственной направленности, поскольку она применяется и для обозначения возможности использования инфраструктуры, и как элемент оказания соответствующих услуг.

Указанная неопределенность имеет не только терминологическое значение. Отсутствие устойчивого понимания доступа непосредственно влияет на квалификацию складывающихся отношений, поскольку не позволяет определить, идет ли речь о возникновении обязательства, о реализации уже существующего права либо о включении в особый порядок использования инфраструктуры.

³ О железнодорожном транспорте в Российской Федерации : Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2003. № 2, ст. 169.

⁴ Об утверждении Правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, грузоотправителей к услуге по перевозке грузов железнодорожным транспортом общего пользования : постановление Правительства РФ от 25.11.2003 № 710 // Собрание законодательства РФ. 2003. № 48, ст. 4680.

В смежных сферах регулирования, не относящихся непосредственно к транспортному законодательству, но предметно затрагивающих доступ к инфраструктуре, прослеживается иная линия – попытка придать категории предметную определенность посредством указания на инфраструктурный объект. Обращение к таким актам оправдано тем, что они позволяют выявить юридические приемы оформления доступа, значимые и для анализа транспортной инфраструктуры. Так, доступ определяется через предоставление объектов инфраструктуры во временное пользование для размещения сетей электросвязи⁵. Однако и в этом случае содержание доступа не раскрывается непосредственно, а выводится через условия его предоставления, требования равенства и порядок взаимодействия сторон.

В законодательстве используется и иной способ фиксации, при котором исследуемая категория прямо не обозначается, однако соответствующие отношения получают нормативное оформление и регулирование. Так, устанавливается запрет действий, препятствующих доступу на товарный рынок, что ориентирует регулирование на поведенческий аспект и соответствует логике антимонопольного воздействия⁶. Такой подход охватывает ситуации, в которых возможность участия в обороте обусловлена использованием инфраструктурных ресурсов. При этом сама инфраструктура не становится объектом прямого регулирования, что еще более затрудняет выявление содержания доступа.

Использование категории «доступ к инфраструктуре» в актах программного характера дополнительно показывает различие способов ее закрепления. Доступ фиксируется как целевой ориентир развития транспортной системы, включая повышение доступности услуг и обеспечение недискриминационного доступа к инфраструктуре. В таком контексте категория «доступ» не определяет непосредственно

права и обязанности участников соответствующих отношений, а обозначает направление последующей нормативной конкретизации. Поэтому использование категории «доступ к инфраструктуре» в документах стратегического планирования не устраняет неопределенность ее содержания, а подтверждает, что законодатель рассматривает данный термин одновременно как целевой ориентир правового регулирования и как возможный элемент специального правового режима.

Модель нормативного оформления доступа прослеживается в регулировании доступа к дорожной инфраструктуре⁷. Так, доступ не определяется как субъективное право и не сводится к предоставлению инфраструктурного объекта во временное пользование. Он описывается как результат прохождения согласовательных, градостроительных, земельных и разрешительных процедур, необходимых для создания или изменения технической связи с автомобильной дорогой, в том числе посредством строительства либо реконструкции примыкания. Такой подход показывает процедурную природу доступа, возникающего не в момент заявления интереса инвестора, а после выполнения комплекса юридически значимых действий. Вместе с тем данный акт не раскрывает гражданско-правовое содержание доступа и имеет рекомендательный характер, поэтому фиксирует скорее алгоритм обеспечения технической связи с инфраструктурой, чем определение доступа как правовой категории.

Сопоставление приведенных актов позволяет перейти от фиксации различий к их квалификационному следствию. Требования недискриминационного характера, тарифные параметры, необходимость соблюдения установленного порядка действий, заключение договоров – это не совокупность обязательных признаков доступа, а различные способы его нормативного описания. Именно поэтому содержание доступа определяется не заранее заданной общей моделью, а тем юридиче-

5 О порядке недискриминационного доступа к инфраструктуре для размещения сетей электросвязи (вместе с Правилами недискриминационного доступа к инфраструктуре для размещения сетей электросвязи) : постановление Правительства РФ от 22.11.2022 № 2106 // Собрание законодательства РФ. 2022. № 48, ст. 8479.

6 О защите конкуренции : Федеральный закон от 26.07.2006 № 135-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2006. № 31 (ч. 1), ст. 3434.

7 Об утверждении примерного алгоритма действий инвестора по обеспечению доступа к дорожной инфраструктуре путем строительства или реконструкции пересечений и (или) примыканий к автомобильным дорогам : приказ Минэкономразвития России № 178, Минтранса России № 80 от 15.03.2023 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

ским способом, который закрепляет условия обращения заинтересованного лица к соответствующей инфраструктуре.

Правовое значение доступа к инфраструктуре определяется не самим фактом предоставления такой возможности, а тем, на каких условиях и в каком порядке используется инфраструктура. Иными словами, категория доступа раскрывается во взаимосвязи с более широким порядком, регулирующим эксплуатацию инфраструктурных объектов и взаимодействие участников соответствующей деятельности.

ОБЪЕКТ И СОДЕРЖАНИЕ ДОСТУПА К ИНФРАСТРУКТУРЕ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

Необходимо определить, с чем законодатель связывает объект отношений, возникающих по поводу предоставления доступа к инфраструктуре. В одних нормативных актах таким объектом выступает инфраструктурный элемент или его часть, в других – деятельность по использованию инфраструктуры, в третьих – юридически оформленная возможность создания технической связи с инфраструктурой.

В регулировании, ориентированном на специальные режимы взаимодействия, объект фиксируется посредством указания на инфраструктуру и ее составные части. Доступ в таких случаях описывается как возможность использования объектов либо их отдельных элементов, предоставляемых во временное пользование. Подобный подход воспроизводится и при регламентации раскрытия информации, где объект конкретизируется посредством перечней инфраструктурных элементов и сведений о них⁸.

Иная конструкция используется в законодательстве о железнодорожном транспорте, где доступ не отделяется от оказания услуг по использованию инфраструктуры, вследствие чего объект регулирования смещается от ин-

фраструктурного объекта к деятельности по обеспечению его использования. В результате доступ охватывает не только саму возможность обращения к инфраструктуре, но и процессы ее эксплуатации.

В сфере дорожной деятельности объект доступа формируется иначе. Значение приобретает не предоставляемый инфраструктурный элемент, а возможность создания примыкания к автомобильной дороге, возникающая после прохождения установленной последовательности процедур. Поэтому объект доступа здесь выражается не столько в существующей вещи, сколько в юридически оформленной возможности технического соединения с дорожной инфраструктурой.

При таком подходе становится менее определенным предмет возникающих обязательств. Если доступ связывается то с инфраструктурным объектом, то с деятельностью по его использованию, становится затруднительным определить, какие именно действия составляют содержание обязанностей сторон и в чем выражается подлежащее исполнению поведение.

В актах стратегического и антимонопольного характера объект доступа обозначен менее определенно. Он выводится либо из целей повышения доступности услуг и инфраструктуры, либо из запрета создания препятствий участию в товарном рынке. Такие конструкции подтверждают, что доступ не всегда связывается с конкретным объектом инфраструктуры, а может описывать более широкий порядок участия в соответствующих отношениях.

В результате содержание доступа складывается не по единой нормативной модели. Оно может выражаться в возможности использования инфраструктурного элемента, в условиях осуществления такого использования либо в процедуре, обеспечивающей возникновение соответствующей возможности. Это предопределяет зависимость доступа от общего порядка функционирования инфраструктуры.

УСЛОВИЯ И ПОРЯДОК ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДОСТУПА К ИНФРАСТРУКТУРЕ

Различия в объекте доступа отражаются на условиях его осуществления. Законо-

⁸ Об утверждении рекомендуемых форм раскрытия информации, предусмотренной Правилами недискриминационного доступа к инфраструктуре для размещения сетей электросвязи, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2022 г. № 2106, а также рекомендаций по заполнению указанных форм : приказ Федеральной антимонопольной службы России от 06.10.2023 № 705/23 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

дательство не ограничивается фиксацией возможности использования инфраструктуры, а связывает ее реализацию с соблюдением требований, определяющих допустимое поведение участников.

В числе устойчиво воспроизводимых требований выступает недискриминационность. Она задает пределы поведения владельца инфраструктуры и исключает произвольное различие в положении пользователей, находящихся в сопоставимых условиях. Однако данное требование не раскрывает содержание доступа, а определяет стандарт его предоставления.

Экономические параметры также влияют на возможность использования инфраструктуры. Тарифы, порядок их формирования и требования сопоставимости цен в аналогичных условиях определяют имущественные пределы участия в соответствующих отношениях⁹. В таком виде доступ зависит не только от технической возможности использования инфраструктуры, но и от экономических условий допуска к установленному порядку.

Технические и организационные требования не всегда формулируются непосредственно, однако вытекают из структуры регулирования. Возможность использования конкретных инфраструктурных элементов предполагает соответствие установленным характеристикам и ограничениям эксплуатации. В совокупности эти элементы не образуют иерархии, в рамках которой один из них выступал бы определяющим, а действуют одновременно.

Процедурная сторона имеет значение. Возможность использования инфраструктуры обычно возникает после совершения определенных действий: раскрытия информации, подачи заявления, согласования условий, заключения договора, подготовки документации, получения разрешений и ввода объекта в эксплуатацию. В таких случаях доступ не сводится к единичному юридическому факту, а формируется как результат последовательного юридически значимого поведения.

В итоге можно констатировать, что формирующиеся связи не исчерпываются рамка-

ми отдельных обязательств и приобретают организационный характер, поскольку выражаются в социальных связях, направленных на упорядочение действий их участников [7, с. 163]. При этом следует учитывать, что «не существует организационных правоотношений самих по себе. Они всегда "сопровождают" организуемые отношения и повторяют структуру системы общественных отношений. В этом смысле они не могут быть противопоставлены имущественным, личным неимущественным либо корпоративным правоотношениям» [8, с. 720–721]. Из этого следует, что применительно к доступу к инфраструктуре речь идет не только об исполнении единичного обязательства, но и о согласовании поведения участников в рамках установленного порядка использования инфраструктуры.

Именно сочетание условий и процедур позволяет уточнить характер нормативного воздействия. Регулирование носит преимущественно императивный характер: закрепляются обязательные требования к поведению участников, включая недискриминационность, порядок предоставления доступа, правила раскрытия информации и формирования тарифов. При таких условиях договорное оформление функционирует в пределах заранее заданных нормативных предписаний и не определяет содержание доступа.

В рассматриваемом нормативном материале доступ выступает объектом правового регулирования, однако его содержание не закрепляется напрямую. Оно складывается из совокупности условий и процедур, в рамках которых осуществляется использование инфраструктуры. Именно через эти элементы формируются реальные параметры участия в отношениях, складывающихся при использовании инфраструктуры, что указывает на тесную связь доступа с установленным порядком функционирования инфраструктуры.

ЮРИДИЧЕСКИ ЗНАЧИМЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ДОСТУПА К ИНФРАСТРУКТУРЕ

Выявление устойчивых характеристик доступа требует сопоставления разнородных нормативных решений, поскольку соответствующие признаки не закреплены в праве

⁹ Об утверждении Методических рекомендаций по установлению цен (тарифов) на предоставление доступа к инфраструктуре для размещения сетей электросвязи : приказ Федеральной антимонопольной службы России от 18.05.2023 № 289/23 // Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

в виде единого перечня и проявляются лишь через их сочетание. При таком сопоставлении обнаруживается повторяемость отдельных элементов, которые воспроизводятся в различных сегментах регулирования, хотя и не формируют самостоятельной конструкции.

Прежде всего доступ предполагает наличие субъекта, контролирующего инфраструктурный ресурс и определяющего условия его использования. Во всех рассмотренных случаях возможность использования инфраструктуры обусловлена волей такого субъекта и реализуется при соблюдении установленных им требований. Эта зависимость отчетливо проявляется как в железнодорожном регулировании, где соответствующие функции сосредоточены у владельца инфраструктуры, так и в иных сферах, включая регулирование инфраструктуры связи и дорожной деятельности.

Не менее устойчивым является то обстоятельство, что доступ не носит безусловного характера. Возможность использования инфраструктуры неизменно обусловлена совокупностью требований – технических, организационных и экономических. Эти требования проявляются через тарифное регулирование, обязательность раскрытия информации, соблюдение установленного порядка действий, включая подачу заявлений и заключение договоров. В таком виде доступ предстает не как непосредственное правомочие, а как юридически обусловленная возможность, реализуемая при соблюдении установленного порядка.

Требование недискриминационности устойчиво воспроизводится в нормативных актах и задает пределы осуществления доступа. Вместе с тем его значение не сводится к раскрытию содержания соответствующей категории. Оно фиксирует допустимые границы поведения участников, не затрагивая внутреннюю структуру возникающих связей.

Существенной оказывается и иная характеристика. Реализация доступа связана с необходимостью совершения определенных действий – обращения заинтересованного лица, согласования условий, соблюдения установленных требований. В отдельных случаях речь идет не об одном действии, а о последовательности взаимосвязанных этапов, каждый из которых имеет свое значение.

При таком построении доступ не может быть соотнесен с единичным юридическим фактом.

Связь доступа с договорным оформлением также не является однозначной. Заключение договора нередко выступает условием включения в соответствующий порядок использования инфраструктуры. Однако его функция не исчерпывает содержания складывающихся отношений: договор фиксирует взаимодействие сторон, но не охватывает всей совокупности элементов, определяющих возможность такого использования.

Указанные характеристики не могут быть сведены к одному признаку, поскольку каждая из них фиксирует лишь отдельную сторону более сложного явления, не получающего в нормативном регулировании целостного выражения. Их сочетание позволяет выявить зависимость: доступ формируется в пределах установленного порядка использования инфраструктуры, определяется его условиями и реализуется через предусмотренные процедуры, вне которых не приобретает определенности.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Категория «доступ к инфраструктуре» в действующем законодательстве не получила развернутого и завершенного нормативного выражения. Ее содержание не закрепляется через единое определение, а складывается из совокупности разнородных элементов: условий предоставления, процедур включения, требований недискриминационного характера и параметров использования инфраструктуры. При этом акценты в различных актах смещаются, однако во всех случаях доступ оказывается производным от установленного порядка функционирования инфраструктуры и раскрывается через него.

В таких условиях доступ не формируется как автономная категория с собственным нормативно заданным содержанием. Он проявляется внутри режима использования инфраструктуры и фиксирует возможность включения в него при соблюдении установленных требований. Тем самым доступ не предопределяет структуру регулирования, а выступает формой его проявления на уровне допуска к соответствующим процессам.

Такая конструкция показывает не недостаточность категории доступа, а пределы ее юридического значения. Она концентрируется на фиксации условий и предпосылок использования инфраструктуры, однако не охватывает в полном объеме организацию такого использования и согласование деятельности участников. Категория «доступ» фиксирует лишь часть соответствующих связей, а именно условия включения в инфраструктурный режим, предпосылки использования объекта и отдельные процедуры согласования. Содержание организованного использования инфраструктуры остается шире.

Вместе с тем именно такая форма нормативного выражения указывает на наличие более сложного уровня регулирования, в рамках которого соединяются действия участников, условия их взаимодействия и юридические формы их оформления. Это позволяет рассматривать категорию «доступ» как исходную для дальнейшего теоретического обобщения. Ее анализ выявляет необходимость обращения к конструкции, способной охватить не только момент допуска, но и совокупность процедур и действий, обеспечивающих

функционирование инфраструктуры. Такой конструкцией является инфраструктурная услуга, позволяющая рассматривать соответствующие отношения как целостный процесс организационного обеспечения использования инфраструктуры.

Выявленная неоднородность имеет квалификационное значение. Использование категории «доступ» варьируется: она соотносится с инфраструктурными объектами, деятельностью по их использованию и более широкими условиями участия в хозяйственном обороте. Разграничение между доступом и использованием проводится непоследовательно, а формы закрепления не образуют согласованной системы.

Указанные особенности свидетельствуют не столько о дефектах правового регулирования, сколько о том, что соответствующее явление не укладывается в рамки одной нормативной конструкции. Содержание доступа раскрывается в установленном порядке организации использования инфраструктуры, поэтому данная категория должна рассматриваться в системе организационных связей.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Алексеев С.С. Теория права / С.С. Алексеев. – Москва : БЕК, 1995. – 320 с.
2. Морозов С.Ю. Методология определения ролей правовых средств при исследовании цивилистических механизмов / С.Ю. Морозов // Методологические проблемы цивилистических исследований. – 2024. – № 6. – С. 164–181.
3. Кузнецова О.А. Специализация правовых норм как результат системности гражданского права / О.А. Кузнецова // Вестник Пермского университета. Юридические науки. – 2007. – Вып. 8 (13). – С. 76–85.
4. Садовский В.Н. Основания общей теории систем. Логико-методологический анализ / В.Н. Садовский. – Москва : Наука, 1974. – 280 с.
5. Рузанова В.Д. Проблемы формирования информационного законодательства в аспекте теории систем / В.Д. Рузанова // Вестник Барановичского государственного университета. Серия: Исторические науки и археология. Экономические науки. Юридические науки. – 2020. – № 8. – С. 204–208.
6. Виниченко Ю.В. О юридически значимых свойствах гражданского оборота как системы / Ю.В. Виниченко // Пермский юридический альманах. – 2020. – № 3. – С. 300–310.

REFERENCES

1. Alekseev S.S. Theory of Law. Moscow, BEK Publ., 1995. 320 p.
2. Morozov S.Yu. Methodology for Determining the Role of Legal Means in the Study of Civility Mechanisms. *Methodological Problems of The Civil Low Research*, 2024, no. 6, pp. 164–181. (In Russian).
3. Kuznetsova O.A. Specialization of the Legal Regulations as a Result of the Systematic Character of the Civil Law. *Perm University Herald. Juridical Sciences*, 2007, iss. 8 (13), pp. 76–85. (In Russian).
4. Sadovsky V.N. Foundations of the General Theory of Systems. Logical and Methodological Analysis. Moscow, Nauka Publ., 1974. 280 p.
5. Ruzanova V.D. Problems of the Formation of the Information Legislation in the Aspect of the Systems Theory. *BarSU Herald. Series: Historical Sciences and Archaeology. Economics. Law*, 2020, no. 8, pp. 204–208. (In Russian).
6. Vinichenko Yu.V. On the Legally Significant Properties of Civil Circulation as Systems. *Perm Legal Almanac*, 2020, no. 3, pp. 300–310. (In Russian).

7. Красавчиков О.А. Организационные гражданско-правовые отношения / О.А. Красавчиков // Советское государство и право. – 1966. – № 10. – С. 50–57.

8. Морозов С.Ю. Виды гражданско-правовых организационных отношений и договоров / С.Ю. Морозов // Право и бизнес: конвергенция частного и публичного права в регулировании предпринимательской деятельности : сборник статей участников IV Ежегодной международной научно-практической конференции, посвященной памяти заслуженного юриста РФ, д-ра юрид. наук, проф. Н.М. Коршунова (Москва, 5 июня 2015 г.) / отв. ред. Ю.С. Харитонов. – Москва : Московская академия экономики и права, 2015. – С. 719–727.

7. Krasavchikov O.A. Organizational Civil Law Relations. *Soviet State and Law*, 1966, no. 10, pp. 50–57. (In Russian).

8. Morozov S. Yu. Types of Civil Law Organizational Relations and Contracts. In Yu.S. Kharitonov (ed.). *Law and Business: Convergence of Private and Public Law in Regulating Entrepreneurial Activity. Collection of Articles by Participants in the 4th Annual International Scientific and Practical Conference dedicated to the memory of Honored Lawyer of the Russian Federation, Doctor of Law, Professor N.M. Korshunov (Moscow, June 5, 2015)*. Moscow Academy of Economics and Law Publ., 2015, pp. 719–727. (In Russian).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Колодуб Григорий Вячеславович – кандидат юридических наук, доцент, директор Института правотворчества и правового прогнозирования.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Kolodub Grigory Vyacheslavovich – Candidate of Sciences (Law), Associate Professor, Director of the Institute of Lawmaking and Legal Forecasting.

Статья поступила в редакцию 11.05.2026; одобрена после рецензирования 18.06.2026; принята к публикации 18.06.2026.
The article was submitted 11.05.2026; approved after reviewing 18.06.2026; accepted for publication 18.06.2026.