

На правах рукописи

Ананьева Анна Анатольевна

**ДОГОВОРНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОКАЗАНИЯ УСЛУГ ПО  
УПРАВЛЕНИЮ ПЕРЕВОЗКАМИ**

Специальность 12.00.03 - гражданское право; предпринимательское право;  
семейное право; международное частное право

**Автореферат диссертации**

**на соискание ученой степени доктора юридических наук**

Москва — 2020

Работа выполнена на кафедре гражданского права в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Российский государственный университет правосудия»

Научный консультант	<b>Кулаков Владимир Викторович</b> доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой гражданского права Российского государственного университета правосудия
Официальные оппоненты	<b>Белых Владимир Сергеевич</b> заслуженный деятель науки Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор; заведующий кафедрой предпринимательского права Уральского государственного юридического университета <b>Илюшина Марина Николаевна</b> доктор юридических наук, профессор, заведующая кафедрой гражданского и предпринимательского права Всероссийского государственного университета юстиции <b>Кузнецова Ольга Анатольевна</b> доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры предпринимательского права, гражданского и арбитражного процесса Пермского государственного национального исследовательского университета
Ведущая организация	Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования « <b>Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации</b> »

Защита состоится «12» мая 2020 года в 14:00 часов на заседании диссертационного совета Д 170.003.02, созданного на базе Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский государственный университет правосудия», по адресу: 117418, г. Москва, ул. Новочеремушкинская, д. 69, ауд. 910.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский государственный университет правосудия».

Диссертация и автореферат размещены на официальном сайте Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский государственный университет правосудия» по адресу <http://www.rgur.ru/>

Автореферат разослан «\_\_» \_\_\_\_\_ 2020 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета

Т.В. Власова

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

### **Актуальность темы исследования**

На необходимость осуществить переход к реализации комплексных логистических решений, повысить уровень эффективности логистики и качества транспортных услуг, внедрить новые виды услуг в сфере транспорта, усилить инновационную направленность развития транспортной отрасли, использовать современные технологии электронного документооборота и планирования перевозок в целях оперативной координации предоставления транспортных услуг указывается как в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года<sup>1</sup>, так и в Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года<sup>2</sup>.

Выполнение поставленных задач не представляется возможным без создания эффективных правовых схем управления перевозочным процессом, адаптированных к потребностям участников отечественного рынка транспортных услуг, обусловленных в том числе современными подходами к управлению перевозками, подвижным составом и транспортной инфраструктурой. Изменение подходов к управлению в транспортной сфере, увеличение общего числа и видов транспортных операторов, которые, так или иначе, задействованы в планировании, организации и регулировании движения транспортных средств, требуют организации их взаимодействия на договорной основе. От правильности выбора и применения тех или иных договорных конструкций к

---

<sup>1</sup> См.: Распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2008. № 50. Ст. 5977; № 52 (ч. 2) (поправка).

<sup>2</sup> См.: Распоряжение Правительства РФ от 14.08.2019 № 1797-р «Об утверждении Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года» (вместе с "Планом мероприятий по реализации Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года") // Собрание законодательства РФ. 2019. № 33. Ст. 4850.

регулированию складывающихся при этом отношений по операторскому, в том числе диспетчерскому, управлению перевозочным процессом зависят не только удешевление и ускорение перевозок, повышение их качества, обеспечение сохранности грузов, а также повышение качества жизни населения и уровня деловой активности, но и безопасность движения.

Несмотря на то что операторские услуги в транспортной сфере, в том числе и по управлению перевозками, приобретают все большее значение и развитие, пока нет полноценных исследований ни договора, опосредующего оказание услуги по управлению, ни отдельных его видов, включая договор на оказание услуг по операторскому управлению перевозочным процессом.

Обусловлено это следующими обстоятельствами.

Во-первых, в гражданском праве не даются определения понятий «услуга по управлению», «договор на передачу полномочий» и, таким образом, таких договоров, как «договор на оказание услуг по управлению» и «договор на оказание операторских услуг по управлению».

Во-вторых, до настоящего времени отсутствует научное объяснение механизма наделения субъектов гражданского права управленческими полномочиями.

В-третьих, несмотря на наличие в нормах гражданского права положений, регулирующих различные договорные отношения по оказанию услуг, направленных на управление корпорациями, залогом, имуществом, работами, услугами и интеллектуальными правами, сущность и содержание этих услуг в их взаимосвязи комплексно не исследованы. По этой причине отсутствует единообразный подход к правовой квалификации таких договоров. Представляется, что его выработка позволила бы послужить основой для формирования определения договора на оказание услуг по управлению.

К сожалению, до сих пор не сформировано системное представление о целостной совокупности договоров на оказание услуг по управлению. В

результате подменяются конструкции договора аренды и договора на оказание услуг, договоров перевозки и буксировки и т.д. Для транспортной сферы использование системного подхода в регулировании имеет серьезное значение. Без грамотной дифференциации договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом этого добиться невозможно. В современной жизни транспорт без операторского управления представить себе нельзя. Не случайно именно в этой отрасли экономики, как ни в иной другой, появилось большое количество различного рода операторов, призванных управлять перевозками, подвижным составом, путями сообщения (транспортной инфраструктурой). Это не могло не обусловить появление множества новых договорных конструкций, используемых операторами на рынке транспортных услуг. Однако пока это делается бессистемно, без учета достижений цивилистической науки.

В последнее время в транспортное законодательство внесен целый ряд изменений. В некоторых из них сделаны попытки закрепить ту или иную «новую» договорную конструкцию. В итоге появляются договоры, в которых передача вещей в пользование отождествляется с услугой, и наоборот, не разграничиваются управление имуществом и деятельностью и т.п. Причем, в течение одного-двух лет один и тот же договор получает другое наименование, и его направленность резко меняется. Кроме того, в отдельных случаях к тождественным отношениям применяются нормы о совершенно разных договорах. Например, передача вагонов во временное пользование перевозчиком именуется арендой, а аналогичные действия, совершаемые оператором подвижного состава, позиционируются как услуга. Поэтому актуальной представляется и задача совершенствования законодательства, в том числе путем разработки и принятия норм, посвященных оказанию услуг по управлению в целом, и оказанию услуг по операторскому управлению перевозками, в частности.

Таким образом, все вышесказанное обуславливает актуальность исследования договорного регулирования оказания операторских услуг по управлению перевозочным процессом как нового направления развития договорного права.

### **Степень научной разработанности темы исследования**

Гражданско-правовым договорам посвящены труды таких ученых, как М.М. Агарков, Н.А. Баринов, Е.В. Вавилин, М.Н. Илюшина, М.Ф. Казанцев, Е.Б. Козлова, О.А. Кузнецова, В.В. Кулаков, Д.И. Мейер, С.Н. Мызров, Б.И. Пугинский, Д.Н. Сафиуллин, С.А. Хохлов и др. В том числе вопросы их систематизации и дифференциации разрабатывали С.Н. Братусь, А.Г. Быков, М.В. Гордон, О.С. Иоффе, О.А. Красавчиков, Н.И. Овчинников, Ю.В. Романец, О.Н. Садиков, В.Ф. Яковлев и др.

К исследованию проблем правового регулирования договорных отношений на транспорте в разное время обращались в своих трудах, в том числе диссертационных, Т.Е. Абова, М.К. Александров-Дольник, В.К. Андреев, В.С. Белых, М.И. Брагинский, В.А. Вайпан, В.В. Витрянский, Е.М. Ворожейкин, В.А. Егиазаров, В.Н. Гречуха, Г.Г. Иванов, А.Г. Калпин, Ю.Х. Калмыков, О.В. Карпеев, В.В. Кулаков, Ф.М. Лучанский, Д.А. Медведев, Г.А. Микрюкова, С.Ю. Морозов, Н.Н. Остроумов, Г.А. Отнюкова, Д.И. Половинчик, А.Я. Попов, Е.З. Прокопьева, Я.И. Рапопорт, С.В. Родина, А.Н. Романович, Г.П. Савичев, О.Н. Садиков, В.Т. Смирнов, М.К. Сулейменов, М.А. Тарасов, Я.Ф. Фахрутдинов, Б.Л. Хаскельберг, С.П. Хмелев, М.Е. Ходунов, Б.Б. Черепяхин, Х.И. Шварц, К.К. Яичков и др.

Транспортным организационным договорам посвящена диссертация С.Ю. Морозова. В ней исследуются договоры, имеющие неимущественный характер, и не затрагиваются договоры на оказание услуг по управлению. То же самое можно сказать в отношении диссертации А.И. Хаснутдинова «Вспомогательные договоры на транспорте». Данная диссертация была написана до того, как на рынке транспортных услуг стали появляться

операторы перевозок, операторы подвижного состава и операторы транспортной инфраструктуры.

Проблемы управления в гражданском праве впервые рассмотрены в докторской диссертации Ю.С. Харитоновой «Отражение функций управления в институтах гражданского права», защищенной в 2011 г. В ней автор обосновывает позицию, согласно которой управление пронизывает все частное право и представляет собой функцию, основывающуюся на господстве управляющего над лицом или имуществом. Однако договоры на оказание операторских услуг по управлению докторантом комплексно не исследовались.

Имеются немногочисленные работы, которые затрагивают либо отдельные проблемы оказания услуг по управлению, либо регулирование некоторых договорных отношений с участием операторов, в том числе транспортных. К числу таковых относятся работы Т.П. Ахрема, А.Р. Валиевой, О.В. Гутникова, И.Е. Данилиной, А.А. Довгополова, С.А. Свиркова, Е.В. Ткаченко и др. Исследованию правового регулирования деятельности оператора железнодорожного подвижного состава посвящена диссертация С.В. Андреева.

Таким образом, комплексного исследования договоров на оказание операторских услуг по управлению, в том числе договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом, не проводилось.

#### **Цель и задачи исследования**

**Цель исследования** состоит в формировании научно обоснованной концепции договорного регулирования оказания операторских услуг по управлению перевозочным процессом.

Для достижения указанной цели необходимо решить следующие **основные задачи:**

- раскрыть сущность понятия «управление в гражданском праве» и определить его место в понятийных рядах гражданского права;

- разработать авторские определения понятий «услуга по управлению», «операторская услуга по управлению»;
- исследовать перевозочный процесс как объект управления и выявить значение технологии его осуществления для договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом;
- выявить правовую природу, основания возникновения и договорной механизм передачи управленческих полномочий;
- сформулировать определение договора на оказание операторских услуг по управлению и исследовать его роль как средства индивидуального регулирования отношений, направленных на оказание услуг по управлению;
- выявить предпосылки и системообразующие признаки классификации договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом;
- определить целевые и функциональные взаимосвязи между отдельными видами договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом;
- исследовать оказание операторских услуг по управлению перевозкой грузов в прямом железнодорожном сообщении, определить предмет, иные условия договора на оказание операторских услуг по управлению перевозкой грузов в прямом железнодорожном сообщении, дать его характеристику;
- выявить правовую природу, сформулировать определение договора на оказание операторских услуг по управлению перевозкой грузов в прямом смешанном сообщении;
- осуществить юридическую квалификацию отношений по перевозке порожних вагонов;
- разработать научно обоснованную модель договора на оказание операторских услуг по управлению перевозкой номерных порожних вагонов;

- исследовать правовую природу договора на оказание услуг технологического аутсорсинга процессов планирования и оперативного управления перевозками частных порожних вагонов и предложить авторскую дефиницию договора на оказание операторских услуг по управлению перевозкой порожних вагонов по обезличенной технологии;

- сформулировать научно обоснованное определение договора на оказание операторских услуг по управлению перевозкой пассажиров в прямом смешанном сообщении;

- изучить отношения, направленные на оказание услуг по управлению перевозками по заказу, обосновать понятие договора, опосредующего оказание таких услуг;

- сформулировать предложения по совершенствованию норм права, регулирующих исследуемые отношения.

### **Объект и предмет исследования**

**Объектом исследования** выступают общественные отношения, складывающиеся в связи с оказанием услуг по управлению перевозочным процессом на основании гражданско-правового договора.

**Предмет исследования** включает в себя нормы отечественного и зарубежного права, регулирующие отношения по оказанию операторских услуг по управлению перевозочным процессом; судебную-арбитражную практику применения этих норм; выраженные в доктрине научные представления об исследуемой проблематике; а также практику договорной работы в данной сфере.

**Методологическую основу исследования** составляют общие принципы научного познания. В работе использовался комплекс всеобщих (диалектический материализм и идеализм), общенаучных (исторический, социологический, синергетический и др.) и частнонаучных (историко-правовой, сравнительно-правовой, формально-юридический, межотраслевой, технико-юридический, правовое моделирование и др.) методов исследования, приемов и способов.

Важнейшую роль при проведении исследования играло обращение к сравнительно-правовому анализу, позволившему выявить общность гражданско-правовых отношений по оказанию услуг, направленных на управление в различных институтах и поединститутах гражданского права. Применение сравнительно-правового метода позволило соотнести выявленные правовые характеристики отношений управления с учетом отраслевой принадлежности.

Широкое применение получил системный подход к исследованию, который позволил обнаружить компоненты и элементы классификации договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом, выявить свойства и качества каждой из ее частей, проанализировать связи, отношения и зависимости частей между собой, произвести обобщение частей в их качественном взаимодействии, познать функциональное назначение, роль и эффективность воздействия.

В целях формулирования определения как общевидового договора на оказание услуг по управлению, так и его отдельных подвидов, применялся метод юридического моделирования, который является частным случаем общенаучного метода моделирования.

При создании понятийного аппарата, необходимого для разработки концепции договорного регулирования оказания операторских услуг по управлению перевозочным процессом, использовался формально-юридический метод.

**Эмпирическую базу исследования** составили результаты изучения нормативных правовых актов Российской Федерации (46), международных актов (2); нормативных правовых актов зарубежных стран (Германии, Республики Беларусь, Нидерландов, Квебека (Канада), Франции, США – всего 12); материалов судебной практики судов: общей юрисдикции и арбитражных судов, иных субъектов правоприменительной деятельности (всего 55).

**Теоретической основой исследования** стали работы таких ученых-правоведов, как Т.Е. Абова, М.М. Агарков, С.С. Алексеев, В.К. Андреев, Г.В. Атаманчук, В.А. Белов, В.С. Белых, М.И. Брагинский, С.Н. Братусь, Е.В. Вавилин, Е.В. Васьковский, В.В. Витрянский, Ю.С. Гамбаров, В.Н. Гречуха, О.В. Гутников, В.А. Егiazаров, К.Ф. Егоров, М.А. Егорова, В.В. Ершов, О.С. Иоффе, Д.А. Керимов, Н.И. Клейн, Н.М. Коршунов, О.А. Красавчиков, В.В. Кулаков, Л.А. Лунц, В.П. Мозолин, И.Б. Новицкий, Л.А. Новоселова, Н.Н. Остроумов, Л.И. Петражицкий, И.А. Покровский, В.А. Рясенцев, В.А. Семеусов, А.П. Сергеев, В.М. Сырых, Е.А. Суханов, М.А. Тарасов, Ю.С. Толстой, Р.О. Халфина, Ю.С. Харитоновна, М.Ю. Чельшев, А.Е. Шерстобитов, В.Ф. Яковлев, E. Chrispeels, M. Franklin, O. Giles, K. Grönfors, J. Hall, D. Hill, A. Steven, I. Sundberg и др.

В диссертации использованы труды в области социологии, философии, экономики и ряда других наук, в том числе работы Аристотеля, Г.В. Атаманчука, В.Г. Афанасьева, В.К. Батурина, А.А. Богданова, Л.А. Бургановой, Е.Н. Гаврюшкова, Г.В.Ф. Гегеля, Н. Винера, В.И. Кнорринга, М. Маркова, Э.Г. Юдина и др.

**Научная новизна исследования** заключается в том, что впервые в российской правовой науке сформирована концепция договорного регулирования оказания операторских услуг по управлению перевозочным процессом, в рамках которой:

- обосновано, что осуществление транспортными операторами управления перевозочным процессом может быть обусловлено оказанием им услуг третьим лицам и, таким образом, опосредовано индивидуальным договорным регулированием;

- на основании анализа выявленных понятийных рядов разработаны авторские определения понятий «управление в гражданском праве», «услуга по управлению», «операторская услуга по управлению»;

- обосновано, что основным видом деятельности, осуществляемой транспортными операторами (операторами перевозок,

операторами путей сообщения, операторами подвижного состава) является деятельность по операторскому управлению перевозочным процессом;

- выделены договор на оказание услуг по управлению и договор на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом;
- выявлена целевая и функциональная общность договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом;
- выявлены отдельные элементы классификации договоров на оказание операторских услуг по управлению, а также взаимосвязи как между отдельными видами договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом, так и с системой транспортных договоров и таких гражданско-правовых договоров на оказание услуг по управлению, как договор о передаче полномочий исполнительного органа, договор управления залогом, договор доверительного управления;
- показаны особенности отдельных видов договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом, разработаны их определения, некоторые условия и дана характеристика.

Научная новизна исследования конкретизирована в следующих **положениях, выносимых на защиту:**

1. Выявлен общий признак, объединяющий и одновременно отличающий договоры управления корпорациями (о передаче единоличного исполнительного органа общества управляющей организации), залогом, имуществом, интеллектуальными правами и деятельностью лиц по передаче имущества, выполнению работ и оказанию услуг, в том числе по управлению перевозочным процессом, туристической деятельностью, по оперативно-диспетчерскому управлению в сфере электроэнергетики и др. – направленность на оказание услуги по управлению.

Услуга по управлению представляет собой действия исполнителя (управляющего) по реализации управленческих полномочий, посредством осуществления целеполагающих, организующих и регулирующих

воздействий на управляемый объект (вещи, интеллектуальные права, деятельность по передаче имущества, выполнению работ, оказанию услуг), в целях обеспечения определенных договором, законом или обычаями значений управляемых параметров.

Обоснована специфика услуги по управлению, позволяющая отличить ее от иных услуг в сфере гражданских правоотношений:

- содержанием таких услуг является реализация полномочий управляющего, предусматривающих возможность давать обязательные указания заказчику либо иным лицам, которые находятся с управляющим в отношениях подчинения;
- юридическая сила действий управляющего производна от воли лица, наделившего его полномочиями и принимающего обязанность подчиняться его указаниям, т.е. воля самого управляющего вторична;
- добровольное наделение полномочиями управляющего со стороны лица, принимающего обязанность подчиняться его указаниям, не является содержанием услуги по управлению и, как правило, предшествует ее оказанию;
- экономическая цель оказания услуг – обеспечение значений управляемых параметров, юридическая цель – реализация управленческих полномочий;
- действия, составляющие содержание услуг по управлению, могут быть как фактического, так и юридического характера;
- услуга обязательно должна содержать указание на объект, в отношении которого совершаются действия по управлению (вещи, интеллектуальные права, деятельность по передаче имущества, выполнению работ, оказанию услуг).

2. Предложено выделение в качестве самостоятельного договорного вида договора на оказание услуг по управлению, определены его предмет, существенные условия и характеристика:

по договору на оказание услуг по управлению одна сторона (исполнитель, управляющий) обязуется в интересах заказчика либо указанных им лиц (выгодоприобретателей) за вознаграждение и за счет клиента (заказчика) реализовать имеющиеся у него полномочия, посредством принятия необходимых мер целенаправленного, организующего и регулирующего воздействия на объекты управления (вещи, интеллектуальные права либо деятельность лиц по передаче имущества, выполнению работ и оказанию услуг), в целях обеспечения определенных договором, законом или обычаями значений управляемых параметров.

Существенным условием договора на оказание услуг по управлению выступает его предмет, который должен содержать данные, позволяющие определенно установить объект управления.

Договор по общему правилу является консенсуальным, хотя может быть реальным в случае управления имуществом и считаться заключенным с момента передачи управляющему имущества; возмездным; синаллагматическим (взаимным).

3. Выделена разновидность договора на оказание услуг по управлению - договор на оказание операторских услуг по управлению деятельностью (операторский договор). Основными признаками, позволяющими отграничить его от смежных договоров, являются:

- во-первых, объект управления, в качестве которого выступает соответствующая деятельность;

- во-вторых, то, что такое управление осуществляется оперативно. Операторы должны своевременно реагировать на отклонения в заданных параметрах текущей деятельности. Данное обстоятельство послужило основанием для использования в названии термина «операторские услуги».

Итак, по договору на оказание операторских услуг по управлению деятельностью (операторскому договору) одна сторона (оператор) за вознаграждение обязуется реализовать имеющиеся у него полномочия

посредством дачи обязательных указаний лицам, осуществляющим данную деятельность, для поддержания ее в параметрах, заданных условиями договора, законом либо обычаями.

Договором на оператора могут быть возложены обязанности выполнить такие оперативные действия по управлению, как планирование, организация, обеспечение информацией, диспетчерирование, контроль.

Договор является консенсуальным, возмездным; синаллагматическим (взаимным).

4. Обосновано, что операторская услуга по управлению представляет собой действия исполнителя (оператора, управляющего) по реализации полномочий, посредством осуществления целеполагающего, организующего и регулирующего воздействия на управляемый объект (вещи, интеллектуальные права, деятельность по передаче имущества, выполнению работ, оказанию услуг), направленного на оперативное обеспечение заданных заказчиком параметров, определяющих требуемое состояние объекта управления.

5. Предложено выделить договор о передаче полномочий, согласно которому одна сторона (приобретатель) имеет право требовать передачи полномочий в согласованном объеме, а другая сторона (принципал) обязана передать полномочия. Предметом данного договора являются не услуги по управлению, а действия по передаче полномочия (секундарного права).

Установлено, что таким договором может быть предусмотрена обязанность принципала выполнять в дальнейшем указания приобретателя в рамках переданных ему полномочий по первому требованию в течение срока, установленного договором.

6. Определены системообразующие признаки классификации договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом: 1) общая и конкретная направленность договоров; 2) предмет

договора; 3) перевозочный процесс как объект операторского управления; 4) субъектный состав.

Перевозочный процесс представляет собой совокупность общественных отношений, складывающихся при совершении цикла организационно и технологически взаимосвязанных операций, выполняемых транспортными организациями при подготовке, осуществлении и завершении перевозок пассажиров, багажа и грузобагажа, грузов, порожних вагонов с использованием самоходных транспортных средств.

7. Предложена следующая классификация договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом:

1) договоры на оказание операторских услуг по управлению перевозками грузов;

2) договоры на оказание операторских услуг по управлению перевозками порожних вагонов;

3) договоры на оказание операторских услуг по управлению перевозками пассажиров.

В первой группе выделяются договоры на оказание операторских услуг по управлению перевозками грузов в прямом сообщении и договоры на оказание операторских услуг по управлению перевозками грузов в прямом смешанном сообщении.

Во второй группе, в зависимости от технологии учета порожних вагонов, выделяются договоры на оказание операторских услуг по управлению перевозками порожних вагонов по номерному учету и договоры на оказание операторских услуг по управлению перевозками порожних вагонов по обезличенной технологии.

В третьей группе договоры подразделены на договоры на оказание операторских услуг по управлению перевозками пассажиров в прямом смешанном сообщении и договоры на оказание операторских услуг по управлению перевозками пассажиров по заказу.

8. Установлено, что по договору на оказание операторских услуг по 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.

9. Обосновано, что договор перевозки грузов и пассажиров в прямом смешанном сообщении, заключаемый оператором смешанной перевозки, должен быть осложнен действиями по оказанию услуг по управлению смешанной перевозкой. Установлено, что по договору на оказание операторских услуг по управлению перевозкой грузов в прямом смешанном сообщении оператор обязуется выполнить в пользу грузоотправителя действия по планированию, организации, контролю и анализу деятельности по перевозке грузов, а также своевременно предпринимать меры целенаправленного управляющего воздействия при каждом случае обнаружения отклонений в элементах транспортного процесса (операциях его участников) от заданных параметров, а грузоотправитель обязуется оплатить предоставленные ему услуги.

10. Доказано, что договор перевозки порожнего вагона является самостоятельным видом договора перевозки, наряду с договором перевозки грузов и договором перевозки пассажира.

По договору перевозки порожнего вагона перевозчик обязуется доставить вверенный и не принадлежащий ему порожний вагон в пункт назначения и выдать его управомоченному лицу (получателю), а отправитель, предъявивший к перевозке порожний вагон от своего имени

или от имени его владельца, обязуется уплатить за перевозку установленную плату.

11. Предлагается новая конструкция договора аренды грузовых вагонов, осложненная услугами по оперативному управлению перевозками номерных порожних вагонов.

По данному договору оператор железнодорожного подвижного состава (арендодатель) обязуется передать за плату грузоотправителю (арендатору) во временное пользование номерные порожние вагоны для перевозки грузов и оказать услуги по оперативному управлению деятельностью по подаче и уборке вагонов на пути общего пользования к местам погрузки (выгрузки).

Юридическая конструкция договора перевозки порожнего вагона обуславливает содержание юридической конструкции договора на оказание операторских услуг по управлению перевозками номерных порожних вагонов с участием оператора железнодорожного подвижного состава, которую можно сформулировать следующим образом:

по договору на оказание операторских услуг по управлению перевозками номерных порожних вагонов оператор железнодорожного подвижного состава обязуется выполнить в пользу заказчика (грузоотправителя, грузополучателя) услуги по оперативному управлению перевозками порожних вагонов, т.е. деятельностью по подаче и уборке вагонов на пути общего пользования к местам погрузки (выгрузки), а заказчик обязуется оплатить указанные услуги.

12. Показано, что договорное регулирование управления вагонами по обезличенной технологии в настоящее время фактически осуществляется на основе такого договора, как договор на оказание услуг технологического аутсорсинга процессов планирования и оперативного управления перевозками порожних вагонов, заключаемым между ОАО «РЖД» и компанией-собственником. Таким образом, договор технологического аутсорсинга есть пример договора на оказание

операторских услуг по управлению перевозками частных порожних вагонов.

Обосновано, что услугами по управлению перевозками порожних вагонов является деятельность оператора путей сообщения по планированию, организации, мониторингу, анализу деятельности по формированию вагонопотоков, а также по принятию и реализации управленческих решений, необходимых для распределения невостребованных порожних вагонов и недопущению их простоя.

Заказчиком таких услуг может выступать оператор подвижного железнодорожного состава, который в отношениях с грузоотправителем выступает как организатор предоставления таких услуг.

По договору на оказание операторских услуг по управлению перевозками порожних вагонов оператор путей сообщения (владелец железнодорожной транспортной инфраструктуры) обязуется выполнить в пользу заказчика (оператора подвижного состава) либо лица, указанного им в качестве выгодоприобретателя (грузоотправителя, грузополучателя), услуги по управлению перевозками порожних вагонов, а заказчик обязуется оплатить указанные услуги, передать принадлежащие ему вагоны в управление по обезличенной технологии, выполнять предусмотренные договором указания оператора путей сообщения и заключить договор со всеми операторами подвижного состава.

13. Обосновано, что договор транспортной экспедиции также может быть сформулирован с учетом возможности осуществления транспортным экспедитором услуг по управлению:

по договору транспортной экспедиции одна сторона (экспедитор, оператор) обязуется за вознаграждение и за счет другой стороны (клиента-пассажира, грузоотправителя или грузополучателя) выполнить определенные договором услуги по перевозке и (или) по управлению перевозкой и связанными с ней услугами.

Также установлено, что договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора выполнить услуги по перевозке либо их часть. Договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора заключить от имени клиента или от своего имени договор (договоры) перевозки, а также договоры с владельцами транспортных инфраструктур, обеспечить соблюдение заданных условиями договора управляемых параметров перевозки, а также другие обязанности, связанные с перевозкой.

14. Обосновано следующее определение договора перевозки пассажира в прямом смешанном сообщении:

по договору прямой смешанной перевозки пассажира оператор за плату обязуется осуществить разными видами транспорта перевозку пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу, а также оказать услуги по управлению этими перевозками.

В части оказания пассажиру услуг по управлению к отношениям сторон применяются правила о договоре на оказание операторских услуг по управлению перевозками пассажиров в прямом смешанном сообщении.

Если иное не предусмотрено договором или законом, оператор вправе выбирать оптимальный маршрут перевозки багажа, а также виды транспорта, задействованные в его доставке.

15. Установлено, что по договору на оказание операторских услуг по управлению перевозкой пассажира в прямом смешанном сообщении оператор смешанной перевозки обязуется выполнить действия по планированию, организации, контролю и анализу деятельности по перевозке пассажира и багажа, а также своевременно предпринимать в интересах пассажира меры целенаправленного управляющего воздействия при каждом случае обнаружения отклонений в элементах транспортного

процесса (операциях его участников) от заданных параметров, а пассажир обязуется оплатить предоставленные ему услуги.

Планирование включает в себя действия по определению маршрута перевозки, фактических перевозчиков и иных лиц, задействованных в процессе доставки, количественных и качественных параметров управления процессом доставки пассажира и багажа (общее время доставки, время пересадки пассажира с одного транспорта на другой, уровень безопасности, уровень сервиса и т.п.)

Организация включает в себя действия по заключению договоров с фактическими исполнителями (перевозчиками, владельцами транспортных инфраструктур, экспедиторами, агентами и т.п.), в условиях которых определяются конкретные задания исполнителям, порядок взаимодействия всех участников транспортного процесса и полномочия оператора по управлению перевозками.

Контроль включает в себя наблюдение за параметрами перевозки и отклонениями от заданных величин.

Анализ включает в себя определение причин отклонений от заданных параметров перевозки, оценку их последствий и подготовку предложений по устранению отклонений фактических параметров от плановых.

Оперативное регулирование представляет собой управляющее воздействие на поведение исполнителей, задействованных в осуществлении перевозки, и связанных с ней услуг, с целью своевременного устранения выявленных отклонений.

В случае отклонения от параметров перевозки, предусмотренных условиями договора на оказание операторских услуг по управлению перевозкой пассажира в прямом смешанном сообщении, оператор признается виновным, если не докажет, что своевременно предпринял все необходимые меры, которые разумно могли требоваться для обеспечения заданных параметров.

16. Показано, что перевозки пассажиров по заказу, в том числе фрахтование на железнодорожном транспорте и перевозки легковыми такси, также выступают объектом управления. На примере договора на оказание операторских услуг по управлению фрахтованием железнодорожного транспортного средства обосновано, что в рамках обозначенного договора оператор обязуется оказать фрахтователю за плату услуги по обеспечению заданных условиями договора управляемых параметров перевозки пассажира и багажа по заказу, включая управление вместимостью одного или нескольких транспортных средств. Условиями договора могут быть предусмотрены такие управляемые параметры чартерной железнодорожной перевозки, как количество и виды необходимых пассажирских мест и транспортных средств, статус брони, время и маршрут перевозки, уровень интерьера и компоновки вагона (ов), уровень сервиса, количество и качество дополнительных услуг, связанных с перевозкой (экскурсионное обслуживание, организация ресторанного питания (кэйтеринга) и развлекательных программ и т.п.).

В диссертации сформулирован и обоснован ряд предложений по совершенствованию нормативного правового регулирования. В частности, предлагается предусмотреть в Гражданском кодексе РФ отдельную главу, посвященную договору на оказание операторских услуг по управлению, внести изменения в ст. 787, 788, 801, посвященные договорам смешанной перевозки пассажиров и багажа, смешанной перевозки грузов, договору фрахтования, транспортной экспедиции, а также внести в УЖТ РФ нормы, посвященные договору аренды грузовых вагонов.

Теоретическая значимость диссертационного исследования заключается в том, что содержащиеся в работе теоретические положения в своей совокупности создают теоретико-методологические предпосылки для решения крупной научной проблемы становления договорного регулирования управленческих услуг в транспортной сфере. Разработанная автором концепция является новым шагом на пути развития теории

договорного права, поскольку дает комплексное представление о договорах как на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом, так и направленных на оказание услуг по управлению в целом, а также вкладом в развитие транспортного права, поскольку закладывает научные основы управления транспортными операторами перевозочным процессом с помощью таких эффективных частноправовых средств, как договоры на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом.

Диссертация может служить основой для дальнейшей углубленной, детализированной разработки теории правового регулирования общественных отношений управления в гражданском праве. Результаты исследования будут также способствовать разработке ряда общих проблем гражданско-правовой теории, в том числе проблем, связанных с изучением предмета гражданского права, объектов гражданско-правовых отношений, а также с классификацией транспортных гражданских договоров.

#### **Практическая значимость и апробация результатов исследования**

В работе приводятся предложения по совершенствованию норм права, регулирующих общественные отношения, складывающиеся в связи с оказанием услуг по управлению, в том числе по управлению перевозочным процессом. Таким образом, результаты проведенного исследования могут быть учтены в правотворческой и правоприменительной деятельности, а также в договорной работе транспортных операторов и иных организаций. Материалы диссертационного исследования могут быть использованы в учебном процессе при разработке содержания курсов «Гражданское право», «Предпринимательское право», «Транспортное право», а также иных курсов, в которых затрагивается проблематика исследования.

Результаты исследования апробированы автором при подготовке курсов «Транспортное право», «Гражданское право»,

«Предпринимательское право», «Международное частное право», которые читались или читаются диссертантом в Российском государственном университете правосудия, МИИТ, Саратовской государственной юридической академии, а также главы, посвященной перевозочным обязательствам, в учебник «Международное частное право».

Диссертационная работа выполнена и обсуждена на кафедре гражданского права Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения «Российский государственный университет правосудия».

Основные положения и выводы диссертационного исследования нашли отражение в опубликованных работах, в докладах и выступлениях на различных научных всероссийских и международных конференциях: Международная научно-практическая конференция «Юридическая наука и образование в России: проблемы модернизации» (г. Саратов, 4 - 5 октября 2006 г.); Международная научно-практическая конференция «Политико-правовые основы предпринимательства в России» (г. Саратов, 2-3 июля 2007 г.); Всероссийская научно-практическая конференция «Юридическая наука и практика. Саратовские правовые чтения» (г. Саратов, 5-6 июня 2008 г.); Международная научно-практическая конференция «Тенденции развития частного права в условиях рыночной экономики», посвященная 95-летию профессора Виктора Алексеевича Тархова (г. Саратов, 24-25 сентября 2008 г.); Международная научно-практическая конференция «IV Саратовские правовые чтения» (г. Саратов, 3–4 июня 2011 г.); Международная научно-практическая конференция «Право и его реализация в XXI веке» (г. Саратов, 29-30 сентября 2011 г.); Всероссийская научно-практическая конференция «Юридическая наука и правоприменение» (г. Саратов, 1-2 июня 2012 г.); Международная научно-практическая конференция, посвященная памяти Заслуженного юриста Российской Федерации, доктора юридических наук, профессора Коршунова Николая Михайловича (г. Тирасполь, 26-28 сентября 2013 г.);

Совместная XIV Международно-практическая конференция и V Международная научно-практическая конференция «Кутафинские чтения» (г. Москва, 26-28 ноября 2013 г.); Международная научно-практическая конференция «Юридическая наука и образование в XXI веке (К 210-летию Казанского университета)» (г. Казань, 25-26 сентября 2014 г.); Совместная XV Международно-практическая конференция и VI Международная научно-практическая конференция «Кутафинские чтения» (г. Москва, 26-28 ноября 2014 г.); Международная научно-практическая конференция «Защита гражданских прав в условиях реформирования гражданского и гражданского процессуального законодательства» (г. Санкт-Петербург, 22 мая 2015 г.); Всероссийская научно-практическая конференция «Систематика договоров в гражданском праве» (г. Самара, 9 октября 2015 г.); Шестой Пермский конгресс ученых-юристов. (г. Пермь, 16-17 октября 2015 г.); Совместная XVI Международная научно-практическая конференция и IX Международная научно-практическая конференция «Кутафинские чтения» «Стратегия национального развития и задачи российской юридической науки» (г. Москва, 24-26 ноября 2015 г.); Международная научно-практическая конференция «Проблемы правопонимания и правоприменения в прошлом, настоящем и будущем цивилизации» (г. Минск, 27 апреля 2016 г.); X сессия Европейско-Азиатского правового конгресса «Право и национальные интересы в современной геополитике» (г. Екатеринбург, 9-10 июня 2016 г.); Седьмой Пермский конгресс ученых-юристов (г. Пермь, 18-19 ноября 2016 г.); Международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы российской цивилистики» (г. Москва, 24 мая 2017 г.); Международная научно-практическая конференция «Правовое и индивидуальное регулирование общественных отношений: проблемы теории и практики» (г. Москва, 16-20 апреля 2018 г.); VI Московский юридический форум «Российская правовая система в условиях четвертой промышленной революции» (г. Москва, 4-6 апреля 2019 г.);

Международная научно-практическая конференция «Право и государство будущего: эволюционные стратегии развития» (г. Москва, 18–19 апреля 2019 г.) и др.

Структура диссертации обусловлена ее целью и задачами. Работа состоит из введения, шести глав, включающих четырнадцать параграфов, скомпонованных в два раздела, заключения, а также библиографического указателя.

## **II. СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ**

**Во введении** обосновывается актуальность исследования, анализируется степень научной разработанности темы, определяются его цель и задачи, предмет и объект исследования, раскрываются его методологическая, теоретическая, нормативная и эмпирическая основы, формулируются основные положения, в которых выражена научная новизна исследования, показана теоретическая и практическая значимость, а также приведены сведения об апробации работы.

**Раздел I. «Теоретико-методологические основы исследования договорного регулирования оказания услуг по управлению перевозочным процессом»** включает в себя три главы.

**Первая глава «Операторское управление перевозочным процессом в понятийных рядах гражданского права»** состоит из трех параграфов.

**В первом параграфе «Управление в понятийных рядах гражданского права»** диссертант, выявляя и исследуя существенные признаки управления в гражданском праве, обосновывает его понятие и определяет его место в понятийных рядах гражданского права, а также дает характеристику отношениям по управлению в гражданском праве.

Анализируя категорию «управление» с содержательной точки зрения, диссертант приходит к заключению о том, что оно представляет собой деятельность, в процессе которой осуществляются планирование, организация, мотивация и необходимый для достижения целей управления контроль. При этом обосновывается, что управление не может быть осуществлено без управляющего целенаправленного воздействия на объект управления с целью приведения его в требуемое состояние.

В работе исследуются специфические черты социального управления как видовой для гражданско-правового управления категории и соответственно выделяются такие признаки управления в гражданском

праве, как сознательно-волевой характер и его взаимосвязь с волей объекта управления; наличие властных полномочий, без которых субъекту социального управления достаточно трудно было бы привести управляемую систему в требуемое положение; ориентированность целей такого управления на решение задач общества и его членов.

В результате изучения соотношения понятий «организация» и «управление» автор приходит к выводу об их пересечении, но не полном совпадении. Управление, с одной стороны, выступает более широким понятием по отношению к организации, ведь организация представляет собой лишь одну из функций управления, наряду с анализом, планированием, координацией, контролем и др. С другой - организация не всегда сопряжена с управлением, в том числе и при самоорганизации, когда отсутствует внешнее управляющее воздействие. В этом аспекте категория «организация» шире, чем категория «управление».

Диссертантом исследуется проявление отношений управления в различных отраслях права подчеркивается, что отношения управления являются межотраслевой категорией и в том или ином качестве могут проникать и в такие отрасли права, которым изначально не свойственны, в том числе в уголовное, трудовое, экологическое и гражданское право.

Хотя категория «деятельность» не правовая, а общенаучная, она является центральной (исходной) для развертывания в данном случае понятийных правовых рядов. Поскольку управление представляет собой один из видов деятельности, а объектом управления применительно к заявленной теме исследования выступает перевозочный процесс, составляющий основу транспортной деятельности, потому в работе дается ее общая характеристика и изучаются отдельные элементы ее структуры, в частности, операции, с которыми связано понятие оперативности, имеющее принципиально важное значение для исследования операторского управления.

Основное внимание уделено гражданско-правовой характеристике понятия «управление», без которого невозможно сформулировать определение договора на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом.

В диссертации затрагиваются вопросы правовой природы и места отношений по управлению в гражданском праве. Под ними автор предлагает понимать основанные на автономии воли и взаимной выгоде участников неличные неимущественные общественные отношения, направленные на приведение в требуемое состояние фактических действий участников гражданского оборота либо вещей, посредством совершения одним из участников (субъектом управления) управляющих воздействий.

Показано, что организационные и управленческие отношения не должны соотноситься как часть и целое, поскольку это хотя и схожие, но качественно различающиеся виды общественных отношений. Схожесть их обусловлена тем, что и те, и другие, имея неличный неимущественный характер, также носят служебный (вспомогательный) характер по отношению к имущественным и личным неимущественным отношениям и имеют объектом юридическую процедуру. Тем не менее, серьезные отличия проявляются в том, что организационные отношения всегда направлены на организацию иных гражданско-правовых отношений, в то время как отношения по управлению не всегда имеют объектом воздействия правовые явления (правоотношения), но также и фактическую деятельность лиц либо вещи. Кроме того, в организационных отношениях нет управляющего воздействия субъекта управления, основанного на властных полномочиях.

Автором констатируется тот факт, что отношения по управлению в гражданском праве объективно существуют, их можно обнаружить в различных подсистемах отрасли гражданского права, в целом они не противоречат определенным в ст. 2 ГК РФ пределам в части предмета гражданско-правового регулирования. Тем не менее, обозначается

целесообразность определенной коррекции указанной нормы: в п. 1 данной статьи следует отразить, что гражданское законодательство регулирует отношения, связанные с управлением деятельностью субъектов гражданского права и вещами, организационные отношения, а также имущественные и личные неимущественные отношения, основанные на равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности участников.

Целью управления в гражданском праве выступает получение экономических либо неимущественных выгод. При этом наделение управляющего полномочиями не нарушает принципа равенства в гражданском праве. Управление не может быть навязано кому бы то ни было вопреки его воле. «Власть» управляющего не является принудительной, более того, она вторична, т.е. производна от воли лица, передающего ему полномочия и принимающего на себя обязанности подчиняться указаниям управляющего.

Утверждается, что объектами управления в гражданском праве могут быть вещи и деятельность субъектов. Автор приводит примеры гражданско-правовых отношений по управлению из различных подотраслей и институтов гражданского права, где объектом управления выступает имущество, деятельность юридических лиц, исключительные права и т.п., и исследует их. Однако также приводятся аргументы в пользу того, что отношения по управлению могут выступать в качестве объекта гражданско-правовой услуги, определяя существо и специфику таких услуг. В данном случае речь уже идет об обязательственных правоотношениях, носящих имущественный характер и качественно отличающихся от обозначенных гражданско-правовых отношений по управлению.

Таким образом, диссертант приходит к выводу о том, что управление в гражданском праве представляет собой основанную на юридическом равенстве сторон и автономии воли участников юридическую процедуру

целенаправленного воздействия наделенного полномочиями субъекта гражданского права (субъекта управления) на имущество либо деятельность участников гражданских правоотношений (объект управления) для достижения экономических либо неимущественных выгод участников гражданского оборота.

В заключительной части параграфа обозначены некоторые методологические основы исследования и этапы решения поставленных задач.

Во втором параграфе *«Понятие операторских услуг по управлению»* исследователь обращается к таким центральным для концепции договорного регулирования оказания услуг по операторскому управлению перевозочным процессом понятийным категориям, как «услуга по управлению» и «операторская услуга по управлению», в результате чего формулируются их понятия, отличительные особенности и проверяется гипотеза о том, что деятельность транспортного оператора может быть охарактеризована, в том числе, как услуга по управлению.

К числу гражданских общественных отношений по управлению деятельностью относятся отношения по оказанию оператором услуг по управлению (операторских услуг). В этих целях автор решает ряд последовательных задач.

В первую очередь раскрывается правовая природа и сущность деятельности транспортных операторов и проверяется гипотеза о том, что деятельность транспортного оператора носит, в том числе, и управленческий характер, и что он управляет процессом перевозки. На примере управления прямой смешанной перевозкой грузов диссертант анализирует научные представления о фактической и идеальной моделях мультимодального сообщения, правовое регулирование смешанных (мультимодальных) перевозок и устанавливает, в частности, что оператор смешанной перевозки грузов постоянно руководит процессом, осуществляя его планирование, анализ (оперирование данными),

согласование действий участников, организуя потоки информации, корректируя и контролируя деятельность. По существу, он воздействует на соответствующий процесс, который становится управляемым.

Автором констатируется, что, к сожалению, правовое регулирование смешанных, особенно мультимодальных, перевозок в Российской Федерации в настоящее время отстает от потребностей их функционирования и развития, и в первую очередь это касается отсутствия в российском законодательстве норм, опосредующих правовой статус оператора смешанной перевозки. Поэтому исследователь обращается к зарубежному опыту в этой сфере, в частности, приводит в пример Правила о прямых смешанных перевозках Республики Казахстан, которыми устанавливается возможность оператора требовать от участников транспортного процесса соответствующего поведения, а следовательно, и наличия управленческих полномочий в отношении перевозчиков и пунктов перевалки.

Не отрицая всей значимости организационной и информационной составляющих в работе оператора смешанной перевозки, констатируется, что их явно недостаточно для достижения поставленных перед ним целей. Транспортный оператор должен иметь возможность руководить транспортным процессом, а не наблюдать за ним отстраненно.

Рассматривается вопрос об объекте управления, осуществляемом транспортным оператором. В качестве такового, по мнению диссертанта, выступает перевозочный процесс. Акцент при этом делается на то обстоятельство, что в качестве объекта операторского управления выступают не вещи, а именно деятельность, так как главная задача оператора - организация взаимодействия двух и более лиц, а транспортные средства и транспортная инфраструктура представляют лишь набор объектов, с которыми производятся операции для достижения состояния организованности.

Особое внимание уделено понятию «оперативный режим управления». Оперативность управления характеризует время реакции системы управления, определяющее весь период от выявления проблемы до ликвидации причин, ее вызвавших. Само понятие «оператор» свидетельствует о том, что управление им осуществляется в оперативном режиме, при котором отклонения от промежуточных целей своевременно устраняются специфическими и неспецифическими корректирующими действиями. Специфика оперативного управления требует того, чтобы управленческие действия совершались своевременно, т.е. в разумные сроки применительно к конкретной ситуации, требующей реагирования со стороны оператора.

Приводятся и иные примеры, свидетельствующие о том, что и в других сферах транспортных услуг транспортные операторы также осуществляют действия, составляющие суть исследуемых отношений по оказанию услуг управления. Так, например, оказание операторских услуг по управлению во многих случаях связано с диспетчерированием, представляющим собой систему непрерывного контроля и оперативного регулирования управляемых процессов с целью обеспечения выполнения запланированных задач. Таковой, в том числе, можно признать диспетчерскую деятельность операторов путей сообщения (владельцев транспортной инфраструктуры).

Деятельность оператора по управлению применительно к гражданскому праву можно считать операторской услугой, поскольку она имеет неовещественный результат; приносит пользу лицу, отличному от оператора; является действием и не сводится к льготам и преимуществам; услугодатель не гарантирует достижение предполагаемого результата, исполнение действий по управлению и их потребление заказчиком происходит одновременно (свойство несохраняемости услуги); исполнитель и заказчик есть равноправные субъекты гражданского права.

В то же время управленческие услуги отличаются от иных

гражданско-правовых услуг не только целью их оказания, но и внутренним содержанием, которое проявляется в совершении управляющего воздействия, в том числе на деятельность самого заказчика. Не всякая деятельность предполагает стеснение прав заказчика и расширение прав исполнителя, основанных на доброй воле заказчика. Специфика услуги по управлению, позволяющая ее отличить от иных гражданско-правовых услуг, проявляется также в том, что юридическая сила действий управляющего производна от воли лица, наделившего его полномочиями и принимающего обязанность подчиняться его указаниям, т.е. воля самого управляющего вторична; добровольное наделение полномочиями управляющего со стороны лица, принимающего обязанность подчиняться его указаниям, не является содержанием услуги по управлению и, как правило, предшествует ее оказанию. В работе показаны и иные особенности услуги по управлению.

В заключительной части параграфа автор дает понятие термина «услуга по управлению» и, исходя из особенностей оказания обозначенной услуги оператором, термина «операторская услуга по управлению».

В рамках **третьего параграфа «Понятие перевозочного процесса как объекта управления»** диссертант вновь возвращается к понятийным рядам. Понятийный ряд, связанный с развертыванием категории «деятельность» применительно к понятию «перевозочный процесс», можно представить следующим образом: «деятельность» - «трудовая деятельность» - «транспортная деятельность» - «транспортный процесс» - «перевозочный процесс». Сопоставив его с понятийным рядом «деятельность – трудовая деятельность – деятельность по управлению – частноправовое управление – управление в гражданском праве», удалось выявить их взаимосвязь и представить ее в качестве понятийной сетки.

Исследуя отдельные элементы обозначенного понятийного ряда, показаны общие и отличительные черты транспортной деятельности, транспортного и перевозочного процессов, а также процесса

транспортировки. Без сомнения, все эти термины взаимообусловлены, но, тем не менее, не могут быть отождествлены.

Отдельное внимание уделено понятию «перевозка», которая является видом деятельности, совершаемым в рамках перевозочного процесса, и выступает в качестве объекта операторского управления, а также понятию «движение», которое составляет одну из главных операций транспортного процесса, поскольку управление транспортным процессом подразумевает, в том числе, и управление движением.

Укрупненно все виды операций, осуществляемые в рамках перевозочного процесса, диссертант разделяет на три группы:

1) операции по перевозке грузов (управление может осуществляться операторами смешанной перевозки и операторами путей сообщения);

2) операции по перевозке пассажиров и багажа, включая фрахтование (управление может осуществляться операторами смешанной перевозки и операторами путей сообщения);

3) операции по перевозке порожних вагонов (управление осуществляется оператором подвижного железнодорожного состава).

Автором показано, что перевозочный процесс не осуществляется по одной единой технологии. Данное обстоятельство имеет и правовое значение для дальнейшего исследования отдельных видов договора на оказание услуг по операторскому управлению.

Таким образом, изучение и сопоставление обозначенных понятийных рядов в совокупности с ранее предложенными выводами позволили сформулировать понятия «перевозочный процесс» и «гражданско-правовое операторское управление перевозочным процессом».

**Глава вторая «Договор как средство индивидуального регулирования оказания услуг операторского управления и передачи полномочий»** состоит из двух параграфов.

Выводы, сформулированные в рамках **первого параграфа «Правовая природа, основания возникновения и договорной механизм передачи полномочий управляющего (оператора)»**, позволили ответить на поставленный в качестве задачи исследования вопрос о том, каким образом у оператора возникают властные полномочия, дающие ему возможность оказывать услугу по управлению.

Установлено, что полномочие оператора, как субъекта управления, всегда производно от правоспособности лица, передающего полномочия (принципала). Принципал при этом является полноценным участником данного процесса, наряду с субъектом управления. Это проявляется в гражданско-правовой природе властных полномочий оператора.

Лицо, передающее полномочие по договору, при согласовании договорных условий участвует в определении рамок правовой свободы управляющего, а границы полномочий субъекта управления всегда производны от воли лица, передающего полномочия.

Диссертант выделяет три правовых средства, которые по отдельности либо в сочетании позволяют наделить транспортного оператора соответствующими полномочиями: 1) норма права; 2) договор; 3) односторонняя сделка. Основное внимание в работе уделено договорному механизму передачи управленческих полномочий.

Раскрывая механизм передачи и реализации полномочий на договорной основе, автор последовательно решает задачу определить субъектов, участвующих в передаче полномочий, способ и объект передачи, структуру договорных связей и этапы такого механизма.

Так, субъектами, участвующими в передаче полномочий, являются лицо, передающее полномочие (принципал), и субъект управления (приобретатель). В качестве лица, передающего полномочия, могут выступать различные субъекты права. Например, если речь идет о передаче полномочий исполнительного органа юридического лица, то в качестве принципала выступает юридическое лицо, доверительному

управляющему полномочия передает собственник имущества и т.д. Транспортному оператору полномочия передают те лица, деятельность которых подлежит управлению. К числу таковых, применительно к различным схемам операторского управления, могут относиться перевозчики, владельцы транспортных инфраструктур, операторы подвижного состава, владельцы терминалов для хранения грузов и т.п.

В качестве объекта передачи выступает полномочие, имеющее правовую форму секундарного права.

В качестве способа передачи полномочия - гражданско-правовой договор о передаче полномочий. В работе дается определение и характеристика данного договора.

Показаны этапы передачи и реализации полномочий на управление.

Первый этап (статичный) связан с тем, что для реализации возможности передать полномочие необходимо наличие ряда условий: наличие у принципала соответствующих возможностей совершения юридических действий, отраженных в содержании правовых норм, и правосубъектности.

На втором этапе происходит заключение договора о передаче полномочий, которое является обязательным юридическим фактом для возникновения секундарного права (полномочий) у оператора (приобретателя).

Следующая стадия- этап создания условий для реализации секундарного права. Здесь возможен один из двух вариантов поведения. Если для оказания услуг по управлению целесообразно заключение самостоятельного договора на оказание операторских услуг по управлению, то такие действия должны быть совершены. В случае, когда обязанность по оказанию услуг по управлению предусмотрена в том же договоре, на основании которого передаются полномочия, данная стадия отсутствует.

На последнем этапе происходит реализация секундарного права, оператор (приобретатель полномочий) совершает действия, необходимые для осуществления операторского управления.

**Параграф второй «Договор на оказание услуг операторского управления»** диссертант начинает с обозначения некоторых теоретических положений относительно роли договора как средства индивидуального регулирования гражданско-правовых отношений.

Обобщение наиболее значимых признаков отдельных гражданско-правовых договоров позволило сформулировать определение договора на оказание услуг по управлению и его разновидности - договора на оказание операторских услуг по управлению деятельностью. Автором подчеркивается, что решение этой задачи имеет принципиальное значение не только для концепции договорного регулирования оказания услуг по управлению перевозками, но и в целом для договорного регулирования оказания услуг по управлению, поскольку в указанном договоре, вне зависимости от объекта управления, воплощаются сущностные черты всех договоров данного типа, и, таким образом, он может опосредовать отношения по оказанию услуг управления в различных сферах отношений.

Анализируя характеристику договора и его основные условия, диссертант обращает внимание на ряд заслуживающих отдельное внимание моментов.

Целесообразно установить для данного договора правило, аналогичное тому, которое действует для договора поручения и для отношений представительства в целом: выход управляющего за пределы предоставленных ему полномочий требует последующего одобрения этих действий со стороны принципала - лица, предоставившего эти полномочия.

Услуги по управлению могут быть оказаны не только заказчику, но и третьему лицу, выступающему в качестве выгодоприобретателя. Так, договор может быть заключен между оператором путей сообщения и

оператором подвижного состава, а выгодоприобретателем будет выступать грузоотправитель.

Обоснована необходимость выделения самостоятельного вида договора на оказание услуг по управлению – договора на оказание операторских услуг по управлению деятельностью (операторского договора), разработано его понятие, исследованы существенные признаки. В основании такого выделения лежит два основных признака, присущих ему: во-первых, это объект управления, в качестве которого выступает соответствующая деятельность; во-вторых, такое управление осуществляется оперативно. Операторы должны своевременно реагировать на отклонения в заданных параметрах текущей деятельности. Данное обстоятельство послужило основанием для использования в названии термина «операторские услуги».

**Глава третья «Теоретические основы классификации гражданско-правовых договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом»** включает в себя два параграфа.

**Первый параграф «Критерии классификации гражданско-правовых договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом»** посвящен общим вопросам унификации и дифференциации договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом.

Показано, что все договоры, направленные на оказание услуг по управлению, обладают единством, поскольку имеют общие свойства, необходимые для функционирования системы и позволяющие выделить их в отдельное правовое образование. Результатом унификации таких договоров, полагает автор, может быть выделение общих норм о договорах на оказание услуг по управлению в отдельную главу ГК РФ под названием «Услуги по управлению», в которой будут содержаться нормы о договоре на оказание услуг по управлению и его разновидности, договоре на оказание операторских услуг по управлению и о договоре на передачу

полномочий. Разумеется, данная глава должна занять свое место среди договоров, направленных на оказание услуг.

Дифференциацию договоров на оказание услуг по управлению, в том числе договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом, можно проводить в зависимости от направленности договоров, их предмета, субъектного состава, общих характеристик и других отличительных признаков.

В работе определены социально-экономические предпосылки классификации договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом: отказ от государственного планирования и реформирование транспортной отрасли, направленное на ее демонополизацию; появление новых самостоятельных субъектов гражданского права - транспортных операторов; изменение геополитической обстановки; потребность в новых логистических подходах к доставке пассажиров, грузов; совершенствование транспортной инфраструктуры; системность транспортного процесса; необходимость обеспечения безопасности движения.

Обосновано, что операторские услуги по управлению перевозочным процессом качественно отличаются от всех иных видов услуг, известных гражданскому праву.

Главным квалифицирующим признаком выступает признак направленности результата. Установлено, что признак направленности проявляется на каждом уровне системной иерархии. Таким образом, можно выделять уровни направленности в зависимости от исследуемого классификационного уровня. Конкретная направленность договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом обусловлена спецификой оказываемой услуги, которая производна от особенностей объекта управления.

К системообразующим признакам классификации договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом

следует отнести: 1) общую и конкретную направленность договоров; 2) предмет договора; 3) перевозочный процесс как объект операторского управления; 4) субъектный состав.

Выявлена специфика услуги по управлению как сложного объекта договорного правоотношения. Это единственный гражданско-правовой объект, будучи двойным, включает в себя два вида деятельности, совершаемых разными субъектами права: деятельность по управлению и перевозочный процесс. Их взаимодействие в рамках единого объекта правоотношения обусловлено наличием отрицательной обратной связи, от которой напрямую зависит оперативность управления.

Объект управления позволяет, с одной стороны, отграничить договоры на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом от внешней среды (договоров на оказание услуг по управлению интеллектуальными правами; деятельностью корпораций; вещами; деятельностью по выполнению работ; деятельностью по передаче вещей) и, с другой - произвести внутреннюю дифференциацию договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом.

Такой квалифицирующий признак и критерий классификации, как субъектный состав договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом, позволяет, например, разделить договоры на оказание услуг по управлению перевозками на договоры на оказание операторских услуг по управлению с участием оператора перевозок и на договоры на оказание операторских услуг по управлению с участием оператора путей сообщения (владельцем транспортной инфраструктуры).

**Второй параграф «Целевая и функциональная общность как основа единства и дифференциации договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом»** позволил на основе построения древа целей и выявления целевых и функциональных взаимосвязей между отдельными видами договоров на

оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом сформировать видовую классификацию исследуемых договоров.

Для достижения обозначенного результата, в числе прочего, была реализована задача сформулировать цель гражданско-правового управления, ориентированную на экономический результат, под которой автор предлагает понимать своевременное обеспечение согласованных, с учетом потребностей и интересов учредителей управления, значений параметров объекта управления в течение определенного момента времени.

Ввиду того, что услуги по управлению осуществляются в интересах контрагентов операторов по договору, сделан вывод о приоритете интересов контрагентов субъекта управления.

Целевая направленность гражданско-правового договора должна быть ориентирована не только на экономический, но и на юридический результат: осуществление переданных оператору полномочий.

Таким образом, с учетом экономического и юридического результатов, в своей совокупности договоры на оказание операторских услуг по управлению имеют целевую направленность на регулирование общественных отношений по оказанию услуг своевременного осуществления оператором управленческих полномочий, переданных ему принципалом (ами), в целях обеспечения заданных значений параметров объекта управления в течение определенного момента времени.

Перечень целей, входящих в данную подгруппу, не является закрытым и может быть продолжен по количеству видов деятельности, которые могут быть подвержены управлению.

Установлено, что к функциям договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом следует отнести регулирование договорных отношений по оказанию услуг по управлению; организацию взаимоотношений участников процесса управления; обеспечение единства нормативного материала, регулирующего

договорные отношения по оказанию услуг управления; установление правовой связи между транспортным оператором и его контрагентом; программно-координационную реализацию субъектом управления управленческих полномочий; содействие обеспечению и охране прав и законных интересов участников договора на оказание операторских услуг по управлению; обеспечение непрерывности и соблюдения установленных параметров процесса перевозки; обеспечение реализации функций управления транспортным процессом.

**Раздел II. «Отдельные виды договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозками»** включает в себя три главы и посвящен изучению отдельных видов и подвидов договора на оказание операторских услуг по управлению перевозками, исходя из ранее обоснованной классификации.

**Первая глава «Договоры на оказание операторских услуг по управлению перевозками грузов»** состоит из трех параграфов.

В первом параграфе *«Договор на оказание операторских услуг по управлению перевозками грузов в прямом железнодорожном сообщении»* нашло отражение доказательство гипотезы о том, что предметом договора, заключаемого между владельцем транспортной инфраструктуры и перевозчиком по использованию транспортной инфраструктуры, являются услуги по управлению перевозками с использованием транспортной инфраструктуры.

Диссертант исследует правовую природу отношений, складывающихся между владельцем транспортной инфраструктуры и перевозчиком по использованию транспортной инфраструктуры, и приводит аргументы в пользу того, что договор, заключаемый на основании Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, не может быть квалифицирован в качестве договора аренды.

Исходя из системного толкования законодательства, следует, что

владелец транспортной инфраструктуры организует не только вагонопотоки, но и диспетчерское управление, а также регулирование обращения вагонов и локомотивов, установление порядка технического обслуживания и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, а также контроль технического состояния (технический осмотр) и обслуживание железнодорожного подвижного состава (безотцепочный ремонт) перевозчика, что отнесено законодателем к услугам по управлению движением поездов.

Таким образом, предмет договора составляют два вида действий: обеспечение доступа к инфраструктуре и управление движением поездов.

Аналогичные положения отражены и в законодательстве, регулирующем деятельность по управлению на иных видах транспорта. В доказательство этого автор приводит примеры такого управления на воздушном, автомобильном, внутреннем водном транспорте.

Владелец транспортной инфраструктуры является транспортным оператором, поскольку оперативно осуществляет управляющее воздействие в целях обеспечения перевозочного процесса и безопасности движения. Причем, речь идет именно об оказании операторских услуг по управлению движением поездов, а не имущественным комплексом.

В заключение приводится определение договора оказания операторских услуг по управлению железнодорожной инфраструктурой.

**Параграф второй «Договор на оказание операторских услуг по управлению перевозками грузов в прямом смешанном сообщении»** начинается с исследования договоров, опосредующих деятельность, являющуюся в данном случае объектом управления, в результате чего диссертант приходит к ряду выводов.

Во-первых, договор перевозки груза в прямом смешанном сообщении следует квалифицировать как договор о возложении обязанности на третье лицо.

Во-вторых, в законодательстве должны найти отражения нормы об

операторе смешанной перевозки груза, ответственность которого должна строиться по принципу «единообразной ответственности», а не «сетевой ответственности».

В-третьих, предмет договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении должен быть осложнен действиями оператора по оказанию услуг управления. Такое сочетание в предмете договора услуг по перевозке и услуг по управлению позволит ему своевременно реагировать на изменяющуюся обстановку в процессе доставки груза. С этой целью предложена авторская дефиниция договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении.

В-четвертых, с целью реализации возможности осуществлять такое операторское управление необходимо заключение договоров не только организационного характера между операторами и участниками транспортного процесса, в первую очередь перевозчиками, а договоров, направленных одновременно на передачу полномочия по осуществлению такого управления и на оказание соответствующих услуг.

Кроме того, в работе анализируются составные элементы такого управления и предлагается определение договора на оказание операторских услуг по управлению перевозкой грузов в прямом смешанном сообщении.

**Глава вторая «Договоры на оказание операторских услуг по управлению перевозками порожних вагонов»** включает три параграфа.

**Первый параграф «Договор перевозки порожних вагонов»** посвящен исследованию отношений, складывающихся между операторами подвижного состава и перевозчиком в связи с необходимостью перемещения предоставленного первыми грузоотправителю принадлежащего им железнодорожного подвижного состава.

Обращение к обозначенному вопросу и выделение данного параграфа обосновано тем, что юридическая конструкция договора перевозки порожнего вагона взаимообуславливает содержание

юридической конструкции договора на оказание операторских услуг по управлению перевозками номерных порожних вагонов с участием оператора железнодорожного подвижного состава.

Показано, что порожний вагон не может быть отождествлен с грузом и не может быть предметом договора буксировки, поскольку является самоходным транспортным средством. Сделан вывод о том, что договор перевозки порожнего вагона - самостоятельный вид договора перевозки, наряду с договором перевозки грузов и договором перевозки пассажира.

В диссертации даны определение и общая характеристика договора перевозки порожнего вагона, исследованы сфера его применения, предмет, субъектный состав, форма и порядок заключения, содержание договора и общие вопросы об ответственности сторон договора. Особое внимание уделено разграничению договора перевозки порожних вагонов с договором перевозки грузов, договором перевозки пассажиров, договором буксировки и договором транспортной экспедиции.

Исходя из выводов, сделанных в первом параграфе, в **параграфе втором «Договор на оказание операторских услуг по управлению перевозками номерных порожних вагонов»** уже исследуется правовая природа отношений, которые складываются между операторами подвижного состава и грузоотправителями, а также, в определенных случаях, и перевозчиками.

Автор обращает внимание на два принципиальных изменения. Во-первых, если раньше оператору подвижного состава для осуществления деятельности необходимо было заключить договор с перевозчиком, то теперь ему нужно заключать договоры с юридическими и физическими лицами, являющимися грузоотправителями и грузополучателями. Во-вторых, передача вещей (подвижного состава) во временное владение и пользование физическим лицам квалифицируется законодателем как услуга, что не соответствует истинной направленности договора.

Обосновано, что в анализируемых правоотношениях центральное место должны занимать арендные отношения, осложненные услугами по управлению. Таким образом, доказана необходимость формирования новой юридической конструкции договора аренды порожних грузовых вагонов, предмет которой охватывает одновременно три объекта: 1) имущество (порожние грузовые вагоны); 2) действия по передаче имущества в пользование; 3) услуги по оперативному управлению подачей и уборкой вагонов на пути общего пользования и по технической эксплуатации вагонов. Именно объект третьего рода позволяет выделить данный договор в отдельный вид аренды.

Предложено определение договора, опосредующего оказание таких операторских услуг.

**Третий параграф «Договор на оказание операторских услуг по управлению перевозкой порожних вагонов по обезличенной технологии»** посвящен исследованию договора на оказание услуг технологического аутсорсинга процессов планирования и оперативного управления перевозками порожних вагонов и доказательству вывода о том, что он представляет собой договор на оказание услуг по управлению перевозками частных порожних вагонов.

Конструкция договора на оказание услуг технологического аутсорсинга процессов планирования и управления перевозками частных порожних вагонов нашла отражение на сегодняшний день только в индивидуальном договорном регулировании. В целях решения проблем, вызванных участием в перевозочном процессе множества операторов подвижного состава, и в связи с необходимостью упорядочить движение большого числа различных порожних вагонов, принадлежащих разным операторам подвижного состава, ОАО «РЖД» и один из крупнейших операторов подвижного состава «Федеральная грузовая компания» разработали новую схему взаимодействия - «технологический аутсорсинг», который состоит в оптимизации перемещения порожних

вагонов на основе принципов сетевой регулировки управления «обезличенным» парком.

Тем не менее, автор показывает, что договорное регулирование управления вагонами по обезличенной технологии – явление абсолютно не новое, а имеет свои прообразы, нашедшие отражение в истории российского транспортного права.

В результате проведенного исследования предложено определение договора на оказание операторских услуг по управлению перевозками порожних вагонов, рассмотрены его особенности, дана характеристика.

Главным и единственным существенным условием данного договора является его предмет, в качестве которого выступают действия владельца транспортной инфраструктуры по управлению вагонопотоками и встречные действия оператора подвижного состава по уплате вознаграждения.

Указанный договор должен быть охарактеризован как двусторонний, синналагматический (взаимный), возмездный, консенсуальный и может быть квалифицирован в настоящее время как договор присоединения.

Важным является вопрос о соотношении рассматриваемого договора с договором управления деятельностью по передаче подвижного состава в пользование. Исследователь обращает внимание на проблему, заключающуюся в том, что первая из названных конструкций предусматривает обезличивание вагонов, в то время как договор аренды этого не допускает. Грузоотправитель заключает с оператором подвижного состава договор аренды индивидуально-определенных вагонов, в то время как владелец транспортной инфраструктуры, управляющий вагонопотоками, может подать под погрузку вагон, принадлежащий другому оператору. Договоры между операторами подвижного состава о взаимной аренде вагонов данной ситуации не разрешают, поскольку воля грузоотправителя в них не учитывается.

Диссертант предлагает в качестве выхода из сложившейся ситуации

внести соответствующие оговорки в операторские договоры, опосредующие передачу подвижного состава в пользование, о возможности временной замены одних арендуемых вагонов другими. Однако такая возможность может быть реализована только в тех случаях, когда договором предусмотрено, что грузоотправитель и оператор документально перед каждой погрузкой уточняют номера и типы передаваемых в аренду вагонов. Иными словами, открытое условие об объекте аренды каждый раз должно уточняться сторонами.

Отдельно изучен вопрос о правовой природе соглашений между операторами подвижного состава, в результате чего делается вывод о том, что договор между операторами подвижного состава о взаимном пользовании вагонами является договором взаимной аренды и не может рассматриваться как договор о совместной деятельности и как организационный договор.

**Третья глава «Договоры на оказание операторских услуг по управлению перевозками пассажиров»** содержит два параграфа.

**Параграф первый «Договоры на оказание операторских услуг по управлению перевозками пассажиров в прямом смешанном сообщении»** исследует вопрос о том, какой вид услуг оказывается оператором прямых смешанных перевозок пассажиру, какие схемы взаимоотношений могут возникнуть между данными лицами, и какие договоры пригодны для реализации таких схем.

В первую очередь диссертант дает понятие и характеристику самому договору перевозки пассажира, так как договор перевозки пассажиров в прямом смешанном сообщении есть его разновидностью, а также в связи с тем, что оператор смешанной перевозки пассажиров и багажа вынужден реализовывать одновременно две различные логистические схемы доставки: 1) перевозки пассажира; 2) перевозки багажа.

Далее в работе обосновано качественно новое определение договора перевозки пассажира в прямом смешанном сообщении договора на

оказание операторских услуг по управлению перевозкой пассажира в прямом смешанном сообщении.

Диссертант приводит аргументы в пользу того, что в Российской Федерации имеются социально-экономические предпосылки для моделирования договора на оказание операторских услуг по управлению перевозками в соответствии с заданной схемой, но пока отсутствует надлежащее правовое регулирование.

Во втором параграфе *«Договоры на оказание операторских услуг по управлению перевозками пассажиров по заказу»* соответствующий названию подвид договора на оказание услуг по управлению перевозками рассмотрен на примере договора на оказание операторских услуг по управлению фрахтованием железнодорожного транспортного средства при перевозках пассажиров, в результате чего сформулированы его определение и ряд выводов, направленных на развитие операторского управления чартерными перевозками.

В целях решения поставленных в диссертации задач также исследуется правовая природа договора фрахтования и выделяются значимые признаки, которые должны быть в нем отражены. В результате предложено определение договора фрахтования:

по договору фрахтования (чартеру) фрахтовщик обязуется выполнить по заказу фрахтователя за плату перевозку грузов, пассажиров и багажа в пункт назначения с предоставлением в одном или нескольких транспортных средствах согласованного количества мест для груза или пассажирских мест определенного вида, выбор и индивидуализация которых производится при погрузке (посадке) по усмотрению фрахтовщика.

Основное внимание уделено содержанию договора на оказание операторских услуг по управлению перевозками пассажиров по заказу. Оператор должен планировать распределение вместимости транспортных средств, отслеживать количество свободных и занятых мест в

транспортных средствах, на основе анализа текущей ситуации принимать соответствующие меры управляющего воздействия для обеспечения необходимого количества пассажирских мест. Управление чартерными перевозками железнодорожным транспортом представляет собой своевременное воздействие и на такие операции, которые составляют существо услуг, предоставляемых перевозчиком, как маршрутизация, консолидация и деконсолидация пассажирских мест; предоставление под посадку железнодорожного транспортного средства; управление движением поезда; предоставление дополнительных услуг (экскурсионное обслуживание, питание, перевозка груза багажа этим же поездом).

В заключение автор обращает внимание на то, что предложенные им выводы относительно чартерной железнодорожной перевозки с определенными особенностями применимы и к управлению фрахтованием на иных видах транспорта. Кроме того, отмечено, что оказание услуг по управлению фрахтованием может быть широко использовано при взаимодействии агрегаторов такси с фактическими перевозчиками.

В **Заключении** подведены итоги исследования, изложены выводы и обозначены перспективы дальнейшего научного анализа темы диссертационного исследования.

**Основные положения исследования отражены в опубликованных по теме диссертации научных работах:**

**I. В журналах, реферируемых в международных базах данных:**

1. Ананьева А.А. Договор на оказание операторских услуг по управлению / А.А. Ананьева // Вестник Пермского университета. Юридические науки. 2017. Вып. 37. С. 303–311. (0,93 п.л.)
2. Ананьева А.А. Целевая общность как основа построения системы договоров оперативного управления / А.А. Ананьева // Вестник

Пермского университета. Сер.: Юридические науки. 2016. Вып. 32. С.165-174. (0,93 п.л.)

3. Ананьева А.А. Методологические подходы к исследованию гражданско-правовых конструкций / А.А. Ананьева // Вестник Пермского университета. Сер.: Юридические науки. 2015. Вып. 4 (30). С.28-33. (0,6 п.л.)

**II. В рецензируемых научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации:**

4. Ананьева А.А. Оказание операторских услуг по управлению транспортным процессом на платных автомобильных дорогах / А.А. Ананьева // Транспортное право. 2019. № 3. С. 19-23. (0,5 п.л.)

5. Ананьева А.А. Конструкция договора смешанной перевозки груза и ответственность оператора смешанной перевозки / А.А. Ананьева // Юридический вестник Самарского университета. 2018. Т. 4. № 3. С. 24-30. (0,7 п.л.)

6. Ананьева А.А. Роль операторских услуг по управлению перевозками и ответственности за их ненадлежащее выполнение как условие развития смешанного пассажирского сообщения / А.А. Ананьева // Актуальные проблемы российского права. 2018. № 11 (96). С. 81-86. (0,5 п.л.)

7. Ананьева А.А. Доставка порожних вагонов: выбор надлежащей юридической конструкции договора / А.А. Ананьева // Ученые записки Казанского университета. Сер.: Гуманитарные науки. 2017. Т. 159, кн. 2. С. 459-471. (0,9 п.л.)

8. Ананьева А.А. Специальная договорная конструкция договора оперативного управления / А.А. Ананьева // Российское правосудие. 2016. № 10 (126). С. 45-55. (0,98 п.л.)

9. Ананьева А.А. К вопросу о цивилистическом содержании категории «управление» / А.А. Ананьева // Вестник Поволжского института управления. 2016. № 4 (55). С. 49-55. (0,46 п.л.)
10. Ананьева А.А. Договор о предоставлении услуг по оперативному управлению платными автомобильными дорогами / А.А. Ананьева // Алтайский юридический вестник. 2016. № 3 (15). С. 139-144. (0,46 п.л.)
11. Ананьева А.А. Оперативное управление в гражданском праве / А.А. Ананьева // Юрист. 2016. № 13. С. 9-13. (0,58 п.л.)
12. Ананьева А.А. Договор оперативного управления перевозками с участием оператора железнодорожных путей сообщения / А.А. Ананьева // Вестник Воронежского государственного университета. Сер.: Право. 2016. № 2 (25). С. 121-132. (0,8 п.л.)
13. Ананьева А.А. О роли специальных договорных конструкций в формировании транспортного законодательства / А.А. Ананьева // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. 2016. № 2. Т. 1. С. 96-104. (0,83 п.л.)
14. Ананьева А.А. О юридической конструкции договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении / А.А. Ананьева // Юридический мир. 2016. № 3 (231). С. 51-54. (0,48 п.л.)
15. Ананьева А.А. О теоретических и практических юридических конструкциях / А.А. Ананьева // Правовая политика и правовая жизнь. 2016. № 1. С. 45-49. (0,35 п.л.)
16. Ананьева А.А. «Юридическая конструкция»: к вопросу об определении понятия / А.А. Ананьева // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2016. Т. 26. № 1. С. 141–148. (0,84 п.л.)
17. Ананьева А.А. О соотношении понятий «правовое средство» и «юридическая конструкция» / А.А. Ананьева // Вестник СГЮА. 2016. № 1 (108). С. 88-94. (0,51 п.л.)

18. Ананьева А.А. Юридические конструкции транспортных организационных договоров и договорных комплексов / А.А. Ананьева // Экономика. Предпринимательство. Окружающая среда. 2015. № 4 (64). С. 116-121. (0,71 п.л.)

19. Ананьева А.А. О применении конструкции абонентского договора в транспортном праве / А.А. Ананьева // Закон и право. 2015. № 11. С. 93-95. (0,25 п.л.)

20. Ананьева А.А. Применение конструкции опционного договора в транспортном праве / А.А. Ананьева // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2015. № 11 (61). С. 32-34. (0,3 п.л.)

21. Ананьева А.А. О гражданско-правовых основах регулирования смешанных перевозок / А.А. Ананьева // Вестник СГЮА. 2015. № 3 (104). С. 29-32. (0,3 п.л.)

22. Ананьева А.А. О соотношении организационных и рамочных договоров / А.А. Ананьева // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. 2014. Т. 4 (81). С. 150-155. (0,43 п.л.)

23. Ананьева А.А. К вопросу о понятии и роли юридических конструкций в транспортном праве / А.А. Ананьева // Вестник СГЮА. 2014. № 3 (98). С. 67-71. (0,5 п.л.)

24. Ананьева А.А. (Старцева А.А.) О правовой сущности воздушного субчартера / А.А. Старцева // Вестник СГАП. 2009. № 3 (67). С. 93-95. (0,2 п.л.)

25. Ананьева А.А. (Старцева А.А.) Договор воздушного чартера: о необходимости разработки нового понятия / А.А. Старцева // Вестник СГАП. 2007. № 1 (53). С. 152-156. (0,45 п.л.)

### **III. В иных научных изданиях:**

26. Ананьева А.А. Операторские услуги по управлению перевозками как новый вектор развития смешанного пассажирского сообщения / А.А Ананьева // Транспортное право. 2018. № 2. С. 3-6. (0,5 п.л.)

27. Ананьева А.А. К вопросу о роли операторских услуг по управлению перевозками в развитии смешанного пассажирского сообщения / А.А Ананьева // Экономическое право: теоретические и прикладные аспекты: сб. ст. Обзор матер. V Междунар.межвуз. науч.-практ. конф. / кол. авт.; под ред. Е.М. Ашмариной. М.: РУСАЙНС, 2018. Ч. 2. С. 218-226. (0,54 п.л.)

28. Ананьева А.А. Функции системы договоров на оказание операторских услуг по управлению перевозочным процессом / А.А Ананьева // Саратовские цивилистические чтения: сб. науч. ст. по матер.Всеросс. науч.-практ.конф.,посвящ. 80-летию д-ра юрид. наук, проф., заслуженного работника высшей школы России, ветерана труда З.И. Цыбуленко (Саратов, 27 октября 2017 г.) / редкол.: Е.В. Вавилин (отв. ред.) и др.; ФГБОУ ВО «СГЮА». Саратов: Изд-во СГЮА, 2018. С. 96-104. (0,42 п.л.)

29. Ананьева А.А. К вопросу об ответственности оператора смешанной перевозки / А.А Ананьева // Актуальные проблемы предпринимательского и корпоративного права в России и за рубежом: сб. ст. V Междунар. науч.-практ. конф. (г. Москва, 24 апреля 2018 г.) / под общ. ред. С.Д Могилевского, О.А. Золотовой. М.: РАНХиГС при Президенте РФ, 2018. С. 478-486.(0,48 п.л.)

30. Ананьева А.А. Метод юридического конструирования/ А.А Ананьева // Методологические проблемы цивилистических исследований: сб. науч. ст. Ежегодник / отв. ред. А.В. Габов, В.Г. Голубцов, О.А. Кузнецова. М.: Статут, 2017. Вып. 2. С. 313-324. (0,7 п.л.)

31. Ананьева А.А. О понятии транспортной деятельности и транспортного процесса / А.А Ананьева // Седьмой Пермский конгресс

ученых-юристов (г. Пермь, 18–19 ноября 2016 г.): сб. науч. статей / отв. ред. В.Г. Голубцов, О.А. Кузнецова; Губернатор Пермского края; Перм. ГНИУ, юридический факультет; Общероссийская общественная организация «Ассоциация юристов России»; Региональная общественная организация «Пермское землячество»; Семнадцатый арбитражный апелляционный суд; Пермский краевой суд; Арбитражный суд Пермского края; Уполномоченный по правам человека в Пермском крае; Нотариальная палата Пермского края. М.: Статут, 2017. С. 339-346.(0,44 п.л.)

32. Ананьева А.А. Договор оперативного управления: современный подход к правовому регулированию транспортного процесса / А.А Ананьева // Общество, право, личность: вопросы взаимодействия в современном мире: сб. ст. Междунар. науч.-практ. заоч. конф., Минск, 10–15 февр. 2016 г. / Междунар. ун-т «МИТСО» ; редкол.: И.А. Маньковский (гл. ред.) [и др.]. Минск: Междунар. ун-т «МИТСО», 2016. С. 3-6. (0,44 п.л.)

33. Ананьева А.А. О юридической конструкции договора перевозки груза в прямом смешанном сообщении / А.А Ананьева // Сделки: сб. ст.: в 4 ч. Сер. «Библиотека нотариуса». М.: Юрист, 2016. Ч. 4. С. 18-27. (0,48 п.л.)

34. Ананьева А.А. Об управлении в гражданском праве и его соотношении с организацией / А.А Ананьева // Право, наука, образование: традиции и перспективы: сб. ст. по матер. Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 85-летию СГЮА (в рамках VII Саратовских правовых чтений, Саратов, 29–30 сентября 2016 г.). Саратов, 2016. С. 400, 401. (0,3 п.л.)

35. Ананьева А.А. Социально-экономические предпосылки построения системы договоров оперативного управления транспортной деятельностью / А.А Ананьева // Седьмой Пермский конгресс ученых-юристов: матер. Всеросс. науч.-практ. конф. (г. Пермь, Перм. ГНИУ, 18-19

ноября 2016 г.) / отв. ред. В.Г. Голубцов; О.А. Кузнецова; Перм. ГНИУ. Пермь, 2016. С. 81, 82. (0,3п.л.)

36. Ананьева А.А. Нормативные юридические конструкции гражданско-правовых договоров: о системе и содержании / А.А Ананьева // Шестой Пермский конгресс ученых-юристов (г. Пермь, 16–17 октября 2015 г.): избр. материалы / отв. ред. В.Г. Голубцов, О.А. Кузнецова; Губернатор Пермского края; Перм.ГНИУ, юридический факультет; Общероссийская общественная организация «Ассоциация юристов России»; Региональная общественная организация «Пермское землячество»; Семнадцатый арбитражный апелляционный суд; Пермский краевой суд; Арбитражный суд Пермского края; Уполномоченный по правам человека в Пермском крае; Нотариальная палата Пермского края. М.: Статут, 2016. С.193-198. (0,32 п.л.)

37. Ananyeva A.A. Prospettive esclusiva responsabilita consolidamento legale del gestore di trasporto multimodale internazionale // Italian Science Review. 2015. № 1 (22).Pp. 25-28. (0,3п.л.)

38. Ананьева А.А. О нормативных юридических конструкциях гражданско-правовых договоров / А.А Ананьева // Шестой Пермский конгресс ученых-юристов: матер. Междунар. науч.-практ. конф. (г. Пермь, Перм. ГНИУ, 16-17 октября 2015 г.) / отв. ред. О.А. Кузнецова; Перм. ГНИУ. Пермь, 2015. С. 49, 50. (0,2 п.л.)

39. Ананьева А.А. Об организационных договорах, упорядочивающих отношения между перевозчиками смешанного сообщения / А.А Ананьева // Право и бизнес: конвергенция частного и публичного права в регулировании предпринимательской деятельности: сб. ст. участников IV Ежегодной Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. памяти Заслуженного юриста РФ, д-ра юрид. наук, проф. Коршунова Н.М.4 июня 2015 г., г. Москва /отв. ред. Ю.С.Харитонов. М.: МАЭиП, 2015. С. 527-533. (0,34 п.л.)

40. Ананьева А.А. О необходимости модернизации гражданского законодательства в сфере транспорта / А.А Ананьева // Защита гражданских прав в условиях реформирования гражданского и гражданского процессуального законодательств: сб. ст. по матер. Междунар. науч.-практ. конф.: 22 мая 2015 г. / под общ. ред. А.Н. Кузбагарова, К.Г. Сварчевского. СПб.: ИД «Петрополис», 2015. С. 7-11. (0,2 п.л.)

41. Ананьева А.А. О конструкционно-правовом методе исследования права / А.А Ананьева // 20 лет Гражданскому кодексу Российской Федерации: итоги, тенденции и перспективы развития: матер. Междунар. науч.-практ. конф. (Ульяновск, 12 декабря 2014 г.) / ФГБОУ ВПО «Ульяновский государственный университет» / под ред. Н.А. Баринова, С.Ю. Морозова. М.: Проспект, 2015. С. 109-114. (0,38 п.л.)

42. Ананьева А.А. Гражданско-правовые юридические конструкции: немного о понятии и признаках / А.А Ананьева // Науч. тр. РАЮН. М.: ООО «Издательство «Юрист», 2015. Вып. 15. С. 570-574. (0,32 п.л.)

43. Ананьева А.А. О необходимости модернизации гражданского законодательства в сфере транспорта / А.А Ананьева // Модернизация юридического образования: проблемы и перспективы: матер. Всеросс. науч.-практ. конф., посвящ. 65-летию Института права Башкирского государственного университета и высшего юридического образования в Республике Башкортостан. 5-6 ноября 2014 г. / Башкирский государственный университет. Уфа, 2014. Ч. 1. С. 11-15. (0,22 п.л.)

44. Ананьева А.А. О признаках юридических конструкций. / А.А Ананьева // Пятый Пермский междунар. конгресс ученых-юристов: матер. Междунар. науч.-практ. конф. (г. Пермь, Перм. ГНИУ, 24-25 октября 2014 г.) / отв. ред. О.А. Кузнецова; Перм. ГНИУ. Пермь, 2014. С. 54, 55. (0,2 п.л.)

45. Ананьева А.А. О понятии юридической конструкции / А.А Ананьева // Конвергенция частного и публичного права: первые итоги модернизации российского законодательства и перспективы его развития: сб. ст. участников IV Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. памяти Заслуженного юриста РФ, д-ра юрид. наук, проф. Коршунова Н.М. 30 мая 2014 г., Москва /отв. ред. Ю.С. Харитонова. М., 2014. С. 173-179. (0,34 п.л.)

46. Ананьева А.А. К вопросу о целесообразности разработки Транспортного кодекса РФ / А.А Ананьева // 20 лет Конституции РФ: актуальные проблемы юридической науки и правоприменения в условиях совершенствования российского законодательства: Четвертый Пермский конгресс ученых-юристов (г. Пермь, 18-19 октября 2013г.): избр. материалы / отв. ред. В.Г. Голубцов, О.А. Кузнецова; Перм. ГНИУ, юридический факультет; Губернатор Пермского края; Семнадцатый арбитражный апелляционный суд; Пермский краевой суд; Арбитражный суд Пермского края; Уполномоченный по правам человека в Пермском крае; Пермское отделение общероссийской общественной организации «Ассоциация юристов России»; Нотариальная палата Пермского края. М.: Статут, 2014. С. 128-131. (0,2 п.л.)

47. Ананьева А.А. Фрахтование: подход законодателя должен быть единым / А.А Ананьева // Научные воззрения профессора Г.Ф. Шершеневича в современных условиях конвергенции частного и публичного права (К 150-летию со дня рождения): сб. матер. Междунар. науч.-практ. конф. (г. Казань, 1-2 марта 2013 г.) / под ред. Д.Х. Валеева, К. Рончки, З.Ф. Сафина, М.Ю. Челышева. М.: Статут, 2014. С. 285-287. (0,2 п.л.)

48. Ананьева А.А. О необходимости модернизации «транспортной части» Гражданского кодекса РФ / А.А Ананьева // Тенденции модернизации российского гражданского законодательства («Круглый

стол»):сб. науч. тр. (Саратов, 25 апреля 2014 г.). Саратов: ИЦ «Наука», 2014. С. 3-7. (0,3 п.л.)

49. Ананьева А.А. Фрахтование остается вне поля зрения законодателя / А.А Ананьева // Транспортное право. 2014. № 2. С. 6-8. (0,5 п.л.)

50. Ананьева А.А. О перспективах правового закрепления единой ответственности оператора международной смешанной перевозки / А.А Ананьева // Тенденции развития охранительной функции права на современном этапе: матер. науч.-практ. конф. Казань: КФ ФГБОУВПО «РАП», 2014. С. 209-216. (0,46 п.л.)

51. Ананьева А.А. Немного о формировании правовой основы статуса оператора прямой смешанной (комбинированной) перевозки / А.А Ананьева // Проблемы применения частного права: межвуз. сб. науч. ст., посвящ. памяти д-ра юрид. наук, проф. А.А. Серветника / [редкол.: Т.И. Хмелева (отв. ред.) и др.]; ФГБОУ ВПО «СГЮА». Саратов: Изд-во СГЮА, 2014. С. 11-17. (0,4 п.л.)

52. Ананьева А.А. К вопросу о целесообразности разработки Транспортного кодекса РФ / А.А Ананьева // Четвертый Пермский междунар. конгресс ученых-юристов: матер. Междунар. науч.-практ. конф. (г. Пермь, Перм. ГНИУ, 18-19 октября 2013 г.) / отв. ред. О.А. Кузнецова; Перм. ГНИУ. Пермь, 2013. С. 67, 68. (0,2 п.л.)

53. Ананьева А.А. Отдельные проблемы кодификации транспортного законодательства / А.А Ананьева // Транспортное право. 2013. № 3. С. 5-8. (0,45 п.л.)

54. Ананьева А.А. Международные смешанные перевозки: о необходимости разработки единой правовой базы / А.А Ананьева // Конституция Российской Федерации – правовая основа развития современной российской государственности: сб. ст. по матер. Междунар. науч.- практ. конф., посвящ. 20-летию Конституции Российской Федерации (в рамках ежегодных VI Саратовских правовых чтений,

Саратов, 19–20 сентября 2013 г.) / под общ. ред. С.А. Белоусова; ФГБОУ ВПО «СГЮА». Саратов: Изд-во СГЮА, 2014. С. 341, 342. (0,2 п.л.)

55. Ананьева А.А. Унификация норм о международных смешанных перевозках грузов / А.А. Ананьева // «Конвергенция частного и публичного права: экономические, социальные и правовые проблемы», Междур. науч.-практ. конф. (2013; Тирасполь) / отв. ред.: А.В. Згурян. Тирасполь: «Tes-Line», 2013. Т. 1. С. 163-168. (0,3 п.л.)

56. Ананьева А.А. Воздушное фрахтование: о необходимости реформирования подхода российского законодателя / А.А. Ананьева // Проблемы частного права в период реформирования законодательства («Круглый стол»): сб. науч. тр. (Саратов, 25 апреля 2013 г.). Саратов: ИЦ «Наука», 2013. С. 3-6. (0,2 п.л.)

57. Ананьева А.А. (Старцева А.А.) Актуальные проблемы воздушного фрахтования в России / А.А. Старцева // Право и его реализация в XXI веке: сб. науч. тр. (по матер. Междунар. науч.-практ. конф., посвящ. 80-летию СГЮА, Саратов, 29–30 сентября 2011 г.): в 2 ч. / под общ. ред. С.Н. Туманова; ФГБОУ ВПО «СГЮА». Саратов: Изд-во СГЮА, 2011. Ч. 1. С. 109-110. (0,2 п.л.)

58. Ананьева А.А. (Старцева А.А.) На пути к единой конструкции договора фрахтования / А.А. Старцева // Тенденции развития частного права: сб. науч. тр., посвящ. 80-летию СГЮА / под ред. С.Т. Максименко, О.Н. Ермоловой; ГОУ ВПО «СГЮА», Саратов: Изд-во СГЮА, 2011. С. 190-198. (0,5 п.л.)

59. Ананьева А.А. (Старцева А.А.) Немного о предмете воздушного чартера / А.А. Старцева // Актуальные проблемы частноправового регулирования: матер. Всеросс. IX науч. форума (г. Самара, 27-28 мая 2011 г.) / науч. ред. Н.А. Баринов; отв. ред. С.В. Мартышкин. Самара, 2011. С. 482-485. (0,15 п.л.)

60. Ананьева А.А. (Старцева А.А.) Воздушный чартер и пассажирский билет: поиск путей разрешения противоречий /

А.А. Старцева // Современная юридическая наука и правоприменение (IV Саратовские правовые чтения): сб. тезисов докладов (по матер. Междунар. науч.-практ. конф., г. Саратов, 3–4 июня 2011 г.) / редкол.: О.С. Ростова (отв. ред.) и др.; ГОУ ВПО «СГЮА». Саратов: Изд-во СГЮА, 2011. С. 238, 239. (0,15 п.л.)

61. Ананьева А.А. (Старцева А.А.) Становление законодательства о воздушном фрахтовании в России / А.А. Старцева // Тенденции развития частного права в условиях рыночной экономики: сб. науч. тр. (по матер. Междунар. науч.-практ. конф., посвященной 95-летию проф. В.А. Тархова, Саратов, 24-25 сентября 2008 г.) / редкол.: Б.А. Деготь (отв. ред.), Т.И. Хмелева (отв. ред.) и др.]; ГОУ ВПО «СГЮА». Саратов: Изд-во СГЮА, 2009. С. 175-178. (0,2 п.л.)

62. Ананьева А.А. (Старцева А.А.) К вопросу о терминах, используемых в воздушном фрахтовании / А.А. Старцева // Актуальные проблемы правоведения: науч.-теорет. ж-л. Самара: Изд-во Самарского гос. экон. ун-та, 2009. № 1. С. 105-109. (0,45 п.л.)

63. Ананьева А.А. (Старцева А.А.) Чартерный билет / А.А. Старцева // Актуальные проблемы частноправового регулирования: материалы Всеросс. VIII науч. форума. (Самара, 24-25 апреля 2009 г.) / науч. ред. Н.А. Баринов; отв. ред. С.В. Мартышкин. Самара: Изд-во «Самарский университет», 2009. С. 476-479. (0,2 п.л.)

64. Ананьева А.А. (Старцева А.А.) Права пассажиров чартерного рейса: ответ на политико-экономические преобразования / А.А. Старцева // Политико-правовые основы предпринимательства в России: матер. Междунар. науч.-практ. конф. посвящ. 90-летию юридического факультета Саратовского ун-та. Саратов: Изд-во Саратовского ун-та, 2008. С. 195-199. (0,3 п.л.)

65. Ананьева А.А. (Старцева А.А.) О некоторых вопросах правового регулирования ответственности туристических фирм / А.А. Старцева // Правовое регулирование экономической деятельности: сб.

науч. тр. (по матер. Всеросс. науч.-практ. конф., Саратов, 17 апреля 2008 г.) /под ред. С.Н. Туманова, Э.В. Семеновой; ГОУ ВПО «СГЮА». Саратов: Изд-во СГЮА, 2008. С. 175-178. (0,3 п.л.)

#### **IV. В монографиях:**

66. Ананьева А.А. Система нормативных юридических конструкций гражданско-правовых договоров оперативного управления транспортной деятельностью: монография / А.А. Ананьева. – Саратов: Изд-во «Наука», 2015 - 400 с. (25п.л.)

67. Ананьева А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве: монография / А.А. Ананьева. – Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2014. – 113 с. (7,125 п.л.)

68. Ананьева А.А. Правовое регулирование воздушного фрахтования / А.А. Ананьева. – Саратов: ИЦ «Наука», 2013 – 138 с. (8,75 п.л.)

#### **V. В учебных изданиях:**

69. Международное частное право: учеб. / под общ ред. И.П. Кожокаря, А.А. Ананьевой. 2-е изд., испр. – Саратов: ИЦ «Наука», 2015. – 444с. – 28,0 п.л. / 3,03п.л. (Ананьева А.А.– § 6-7 гл. 7, гл. 8.). (3,03 п.л.)

70. Международное частное право: учеб. / под общ ред. И.П. Кожокаря, А.А. Ананьевой. – Саратов: ИЦ «Наука», 2014. – 433 с. – 28,0 п.л. / 3 п.л. Тир. 1000 экз. (Ананьева А.А.– § 6-7 гл. 7, гл. 8.). (3 п.л.)