

Транспорт и транспортное право: исторические взаимосвязи и перспективы



Николай ДУХНО

Духно Николай Алексеевич – Российский университет транспорта, Москва, Россия.*

В статье на основе исторической информации, приуроченной к 210-летию создания единого российского транспортного ведомства и транспортного образования, анализируется взаимосвязь развития транспорта и транспортного права.

Усиливающаяся потребность в правовом регулировании усложняющихся и становящихся все более комплексными транспортных отношений включает развитие транспортного права в число ключевых задач при достижении целей транспортной отрасли.

При рассмотрении современного состояния транспортного права в России анализируются различные подходы к составу и степени обособленности отрасли транспортного права, а также отдельные проблемы нормативного регулирования.

Определяются общие задачи транспортного права в сфере регулирования наиболее актуальных направлений транспортной деятельности, обосновываются возможность создания единого свода транспортного законодательства и правовых норм, важность интенсификации транспортно-правовых исследований.

Ключевые слова: транспортное право, транспорт, транспортные отношения, транспортное законодательство, наука транспортного права, правоотношения, транспортная безопасность, государственное право, гражданское право.

*Информация об авторе:

Духно Николай Алексеевич – доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Российского университета транспорта, Москва, Россия, info@ui-miit.ru.

Статья поступила в редакцию 14.03.2019, принята к публикации 27.06.2019.

For the English text of the article please see p. 64.

ВВЕДЕНИЕ

Развитие общественных отношений подтверждает историческую взаимосвязь развития транспорта и правового регулирования транспортных отношений, прослеживаемую с самых давних времён. По мере становления государственности ещё в Древней, а затем по мере развития внутренних и внешних водных и сухопутных сообщений в средневековой Руси возникла потребность регулировать перевозки. Уже тогда начали появляться первые правовые нормы, регулирующие отношения этих первых видов транспорта. Следы правового регулирования перевозок видны в первом письменном своде законов «Русская Правда» Ярослава Мудрого 1016 года, где переплетались правовые нормы гражданского и уголовного права [1]. Сочетание слов «транспорт» и «право», слившихся в одну ёмкую категорию «транспортное право», прочно вошло в оборот ещё в дореволюционное время.

2019 год является юбилейным для российского транспортного ведомства и транспортного образования. 210 лет тому назад, в 1809 году открываются корпус инженеров путей сообщения и институт при нём, положившие начало современному транспортному образованию, укрепляется правовое регулирование управления транспортом, создаётся первый в истории нашей страны единый орган управления транспортом — Управление водяных и сухопутных коммуникаций, пришедшее на смену Департаменту водяных коммуникаций и Экспедиции устройства дорог в государстве.

Эта дата даёт законный повод проанализировать генезис транспортного права в России и дать оценку современным проблемам и задачам, связанным с его развитием.

Целью работы является определение современных задач транспортного права, в том числе как области научных исследований, для этого используются общенаучные *методы*, методы формально-юридического, сравнительно-правового и исторического правового анализа.

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА В XIX ВЕКЕ

Решения, положившие начало созданию единого органа управления на транспорте и транспортного образования,

имели своей основой государственные и экономические причины, а дальнейшее развитие получили под влиянием технических достижений своего времени, в первую очередь, под воздействием появившегося нового вида тяги — паровоза. В совокупности, технический прогресс и новая система транспортного образования, основанная Александром I, дали мощный стимул развитию инженерной культуры России. Эти особо значимые решения направили Россию к прорывному строительству железных дорог, повлекшему за собой подъём промышленности и укрепление международных связей, что послужило восхождению России на вершины новой технической культуры. Большой вклад в положительное разрешение дискуссии [см., напр., 2] о строительстве железных дорог внесли работы П. П. Мельникова [3].

Начало эксплуатации первых железных дорог потребовало соответствующих мер правового регулирования их деятельности, а также и совершенствования норм, связанных с перевозочным процессом с участием нескольких видов транспорта. В результате в период правления Николая I существенно обновились нормативные правовые акты, регулирующие процесс перевозок. В 1842 году содержание Свода законов Российской Империи дополняется 820 статьями, регламентирующими порядок водяных и сухопутных сообщений в России, при этом термины, связанные с железнодорожными сообщениями, выделены не были в силу недостаточности правовой практики. К середине XIX столетия были подготовлены условия для реформирования российского транспортного права. В 1857 году в Свод законов Российской Империи включается том XII «Свод учреждений и уставов путей сообщения» [4]. Этот исторический этап характеризуется как процесс нового становления транспортного права, складывающегося из правовых норм разной отраслевой направленности и образующего комплексность законодательства.

Технический прогресс, нашедший своё отражение в бурном строительстве железных дорог, а также коренные изменения правовой системы России, об-



условленные принятием в 1864 году правовых документов, принципиально изменивших судопроизводство, поставивших его на основу объективного и справедливого разрешения судебных дел, привели к дальнейшему совершенствованию государственного управления транспортной отраслью и транспортно-го права. В 1865 году создаётся Министерство путей сообщения, наделяемое широкими полномочиями по строительству разветвлённой сети железных дорог. Дальнейшее развитие железнодорожного транспорта побуждало к подготовке и принятию новых законодательных актов, потребность в которых росла в прогрессии, равной увеличению сети железных дорог. В 1879 году специалисты разработали основы первого «Устава железных дорог», а 12 июня 1885 года Александр III подписал и ввёл в действие первый «Общий устав российских железных дорог», которому был придан статус закона. Устав стал правовой основой деятельности железнодорожного транспорта. В этом правовом документе закреплялись нормы, регулирующие содержание и эксплуатацию железных дорог, регламентирующие порядок управления дорогами, перевозки пассажиров и грузов. Устав железных дорог включал в себя: «Раздел о перевозке пассажиров и грузов по железным дорогам»; «Раздел правил о подсудности и давности железнодорожных исков и о порядке исполнения решений по искам к железным дорогам»; «Раздел полицейских железнодорожных правил» [5]. В этом правовом документе были объединены нормы разной отраслевой направленности, которые стали общим регулятором транспортных отношений, подтвердив жизненную необходимость существования транспортного права, установления единого транспортного правового порядка.

Укрепление правовых основ транспортной деятельности проходило под давлением двух факторов. Первым выступал процесс развития транспортных технологий, шедший в русле индустриализации. Вторым фактором являлся рост потребности в расширении и улучшении качества транспортных услуг. Полноцен-

ная реализация обоих факторов не могла осуществляться без соответствующего правового регулирования, без создания и развития транспортного права.

О СОВРЕМЕННЫХ ПОДХОДАХ К ТРАНСПОРТНОМУ ПРАВУ

Краткий исторический анализ процесса зарождения и формирования современного транспортного права в России важен для демонстрации того, что, во-первых, транспортное право развивается неотрывно от развития транспортной отрасли, отвечает на стоящие перед ней вызовы, а, во-вторых, формируется как самостоятельная область правового регулирования, о чем свидетельствует включение отдельной книги в свод законов Российской Империи. Не ставя себе задачу проследить в данной статье дальнейший генезис транспортного права в России, чему посвящены и, уверен, будут посвящены в будущем многочисленные исследования [напр., 2, 6, 7], обратимся к анализу современной ситуации, чтобы понять, каково его место в современной правовой системе, насколько оно отвечает потребностям общества и государства.

Сегодня транспорт воспринимается не только как отрасль, способная качественно и безопасно перемещать грузы и пассажиров, но и как отрасль системообразующая, содействующая сбалансированному развитию государства и общества, решению социально-экономических задач, пространственному развитию территории страны. В этих условиях с еще большей очевидностью проявляет себя необходимость совершенствования системы правовых норм, регулирующих разнообразные отношения, складывающиеся в связи с транспортной деятельностью, повышением ее безопасности, эффективности для граждан и бизнеса.

Транспортное право продолжает развиваться под воздействием потребностей, диктуемых задачами развития транспорта, определёнными в стратегических программных документах России, направленными на создание условий, способствующих экономическому росту, повышению конкурентоспособности национальной экономики и повышению качества жизни населения, оказанию доступных, безопасных и высококачественных транспортных услуг [8].

В настоящее время транспортное право представляет собой большой объём разнообразных правовых концепций, теоретических положений, правовых идей, правовых принципов, огромного количества законов и ещё большего числа разнообразных нормативных правовых актов, принятых исполнительными органами власти, дополняемых массой корпоративных правовых документов.

Для полноценного решения поставленных задач в орбиту регулирования транспортных отношений попадают правовые нормы конституционного права, административного права, финансового права, гражданского права, экологического права, трудового права, переплетённые с ведомственными и корпоративными правовыми нормами, которые в диалектическом единстве образуют транспортное право. Возникающие в сердцевине управленческих транспортных отношений государственно-управленческие отношения, административно-процедурные отношения, контрольно-надзорные отношения и другие схожие отношения также регулируются транспортным правом.

Но при этом всё ещё не изжит и подход, когда во главу угла ставится узкая трактовка самого транспорта как исключительно системы доставки различных грузов в заданное место в необходимом количестве и ассортименте в установленные сроки, а также своевременной доставки пассажиров с помощью транспортных средств при соблюдении правил безопасности перевозок в пункты назначения [9]. Соответственно, исходя из такого подхода, и массив транспортного права сводится только к правовым нормам, регулирующим перевозки. Таким образом сложившееся мнение о транспорте как о средстве перевозки не могло не повлиять на часть правоведов, сузивших транспортное право, ограничивших его регуляторную функцию только процессами перевозок.

При этом, напротив, вполне очевидно, что для эффективного правового регулирования транспортных отношений нужна комплексная отрасль права, развивающаяся по отдельной методологии и действующая своими методами, обеспечивающими регулирование всей совокупности специфических транспортных отношений, а не только перевозок.

Это так же верно, как и то, что отдельные отрасли права по видам транспорта, касающиеся, например, авиационного, железнодорожного или морского транспорта, в отрыве от других не в состоянии регулировать сложные, неоднородные транспортные отношения, где слились в одно целое отношения по всем видам транспортной деятельности, вовлекающие различные виды транспорта, определяющие их взаимодействие, правоотношения. Это равноценно тому, что сам транспорт не может существовать, если его представлять отдельными, несвязанными частями. Отдельные отрасли права не могут полноценно регулировать транспортные отношения, не будучи объединены в единый комплекс транспортного права.

Отметим и другой аспект комплексности транспортного права, далеко выходящий за пределы вопросов регулирования специфических аспектов деятельности видов транспорта.

Транспортное право возникло и развивается как регулятор тех транспортных отношений, какие требуется привести в определённый порядок для удовлетворения потребностей человека, общества и государства. Для нашей страны — это в итоге достижение конституционной цели развития России как социального государства, деятельность которого должна быть направлена на создание условий, обеспечивающих достойную жизнь и свободное развитие человека. Соответственно, под воздействием конституционных принципов у государства и других субъектов возникает обязанность содействовать развитию транспортного права, ориентирующего правовое регулирование на обеспечение безопасных и удовлетворяющих потребности граждан условий транспортной деятельности.

Проблема соотношения и взаимосвязи публичных и частных интересов в транспортном праве пока не исследована так глубоко и широко, чтобы можно было представить ее полно и объективно в краткой статье [10]. Но в действующем транспортном законодательстве приоритет публичного интереса над частным заметен. Одной из причин является необходимость устранения угроз устойчивой и безопасной транспортной деятельности. Чтобы обеспечить транспортную безопасность, требуются публич-



но-правовые меры. Публичные интересы отражают ориентацию транспортного права на удовлетворение потребностей людей, способствуют защите основных прав граждан. Понимание публичных интересов должно возрастать по мере укрепления правовой культуры на транспорте.

Нельзя при этом не отметить и существование ряда проблем в транспортном праве России.

Существует и действует неопределённое число нормативных правовых актов, принятых ещё в советское время. Их наличие не укрепляет, а ослабляет правовую базу, предназначенную регулировать транспортные отношения.

Основным источником транспортного права являются законы. Иные, подзаконные нормативные правовые акты призваны регулировать те отношения, какие не охватываются законами. Их массовость, недостаточная упорядоченность создают сложности имплементации правовых норм в практическую деятельность.

С другой стороны, большой объём законодательства и иных нормативных правовых актов не даёт оснований считать, что транспортное право не нужно развивать. И исходить при этом следует, в первую очередь, из интересов развития общества, государства, граждан, с учётом специфических актуальных задач развития транспортной отрасли.

СОВРЕМЕННЫЕ ЗАДАЧИ РАЗВИТИЯ РОССИЙСКОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Стратегические цели развития транспортной системы Российской Федерации определяют и задачи совершенствования транспортного права. Задача формирования единого транспортного пространства России на базе сбалансированного, опережающего развития транспортной инфраструктуры, не может решаться без правового регулирования отношений в сфере управления, финансирования и определения правового порядка, гарантирующего функционирование транспортной системы. Правовое регулирование обеспечивает работу единой системы транспортных коммуникаций, способствует созданию интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры

всех видов транспорта. Право регулирует применение единых стандартов технологической совместимости различных видов транспорта, оптимизирующих их взаимодействие. Отношения в сфере создания единой информационной среды технологического взаимодействия различных видов транспорта также регулируются транспортным правом.

Без правового регулирования транспортных отношений невозможно обеспечивать *безопасность на транспорте*. На всех видах транспорта безопасность движения, безопасность полётов, безопасность судоходства обеспечиваются путём правового установления порядка, предотвращающего угрозы и опасность причинения вреда людям и транспортной инфраструктуре, транспортным средствам. Инженерно-технические и организационные меры структурируются и применяются в рамках норм транспортного права. Для того, чтобы транспортная система отвечала требованиям, заявленным в государственных программах документах, нужны чёткие, удобные правовые регуляторы, гарантированно обеспечивающие содержание и безопасное функционирование всей структуры, образующей транспортный комплекс.

Правовое регулирование требуется улучшать в сфере обеспечения безопасности процессов перевозки, безопасности движения транспортных средств, экологической безопасности и других видов безопасности на транспорте, в сфере контрольно-надзорной деятельности. До сегодняшнего дня в контрольно-надзорном процессе действует большое число нормативных правовых актов, принятых ещё в советский период времени. При таком состоянии правового сопровождения контрольно-надзорная деятельность испытывает трудности в решении поставленных перед ней задач.

Особого внимания требует к себе экологическая безопасность, которая обеспечивается при соблюдении правовых норм, регулирующих снижение негативного техногенного воздействия транспортной системы на окружающую среду, что способствует полноценной и здоровой жизни людей и обеспечивает соответствие объектов транспортной отрасли международным экологическим стандартам. Посредством

правовых регуляторов совершенствуется государственное управление в сфере создания условий для перевода транспортных средств на экологически чистые виды топлива, повышения степени использования гибридных и электрических двигателей транспортных средств, материалов и технологий, устраняющих вредное воздействие на окружающую среду. Правовыми мерами возможно обеспечение экологически безопасного обращения с отходами транспортного комплекса.

Правовое воздействие на транспортные отношения обеспечивает рост *качества транспортных и логистических услуг* в сфере пассажирских и грузовых перевозок, отвечающих потребностям развития экономики России. Внедрение современных транспортных технологий, гарантированное предоставление транспортных услуг, имеющих социальную значимость, — всё это возможно при надлежащем правовом регулировании.

Транспортное право проявляет себя и в формировании рынка конкурентоспособных транспортных услуг. Правовые регуляторы обеспечивают *добросовестную конкуренцию*, при которой создаются условия повышения уровня качества предлагаемых транспортных услуг.

Территориальные особенности России с учётом её географического положения и развитой транспортной системы способствуют реализации транзитного потенциала, что требует развития правового регулирования для решения таких задач, как *интеграция России в мировую транспортную систему, расширение доступа российских поставщиков транспортных услуг на зарубежные рынки, развитие экспорта российских транспортных услуг*. Успешность технической и технологической интеграции транспортно-логистической инфраструктуры России в мировую транспортную систему зависит от уровня правового порядка, способного гарантированно решать поставленные задачи перевозки грузов, координировать бизнес-процессы осуществляемых поставок и транзитных перевозок. Квалифицированного правового анализа требуют управление рынком экспорта транспортных услуг, конкурентная ситуация на нем. В совершенствовании мер регулирования и разработке правовых

мероприятий по улучшению технических и технологических показателей нуждаются организация деятельности и планирование договорного сотрудничества в международных транспортных коридорах.

Сложившееся на данный момент времени состояние инфраструктуры и транспортных средств различных видов транспорта обуславливает необходимость разработки новых правовых норм в части выделения *финансовых средств* в размере, необходимом для замены устаревших элементов транспортной системы новыми техническими средствами и технологиями. Существующий порядок финансирования транспортной отрасли является в некоторых аспектах неудовлетворительным, что подтверждается данными Росстата в части степени износа основных фондов транспортной системы России по состоянию на 2018 год. Так, на железнодорожном транспорте степень износа основных средств составляет 36,5 %, на воздушном транспорте — 41,8 % [11]. Требуется совершенствование правовых мер, повышающих ответственность за эффективность инвестиций и предотвращающих нецелевое использование денежных средств.

Достигнутый уровень *информатизации* транспортных процессов и планы дальнейшей цифровизации транспорта требуют правового регулирования в области внедрения и использования цифровых технологий, всестороннего и полного оснащения современными информационными технологиями всех структур, обеспечивающих транспортные услуги высокого качества, своевременность, полноту, достоверность передачи и обработки данных, на основе которых происходит процесс перевозок и обеспечивается безопасность.

Немаловажным аспектом является внедрение и развитие *правовой культуры*. Транспортное право формирует мировоззрение руководителей и специалистов всего транспортного комплекса, что способствует решению задач повышения качества транспортных услуг для населения, удовлетворения их законных интересов и реализации установленных социальных стандартов. Процесс решения этих задач базируется на нормах транспортного права, а оно не существует само по себе, его реа-



лизация должна осуществляться не формально, а укореняться в сознание работников транспорта, которые и формируют отношения, в пределах которых реализуются поставленные задачи. Напротив, слабый уровень правовой культуры не позволяет большому числу работников транспорта достичь понимания того, что для воплощения правовых норм в реальную практику требуются правовые знания, на основе которых идёт процесс осмысления требований закона, формируется убеждение о принятии именно правового, юридически обоснованного и выверенного решения.

Сложно переоценить вклад транспортного права в решение задач, содействующих *мобильности населения и доступности транспортных услуг*. Среди главных поставленных перед транспортной отраслью задач — удовлетворение прав и законных интересов людей в перевозках, в установлении и соблюдении социальных норм и стандартов, создание доступной транспортной среды для лиц с ограниченными возможностями, обеспечение транспортной доступности поселений.

Динамика роста потребности в правовом регулировании транспортных отношений стимулирует усиление научных исследований в области транспортного права. Требуются глубокие теоретические разработки для обоснования изменений и дополнений действующего транспортного законодательства, подготовки проектов новых законов, особенно там, где наиболее ясно проявляются изменения транспортных отношений, а достаточных правовых регуляторов их пока не существует.

Иначе говоря, чтобы добиться высококачественного правового регулирования в широком спектре транспортных отношений, требуется поднять уровень развития науки транспортного права. Только на основе науки появляется возможность объективной и полной оценки действующего транспортного законодательства. Наука транспортного права является основой разработки новых законов и других нормативных правовых актов. И этот процесс тесно связан с организацией обучения транспортному

праву. Только на основе научных исследований возможна полноценная разработка новых образовательных программ, новых учебных курсов, необходимых для правового обучения работников транспорта. Учебный процесс в области изучения транспортного права будет ослаблен при отсутствии тесного взаимодействия с научными исследованиями.

Напротив, в отсутствие достаточного числа научных исследований, ведение которых к тому же базируется в большей части на энтузиазме тех правоведов, для которых исследования по транспортному праву стали предметом осознанного добровольного инициативного выбора, но не целевого запроса со стороны транспорта, разработка новых нормативных актов часто идёт без должного научного сопровождения, лицами, не имеющими профессиональных компетенций в области транспортного права. В итоге, при отсутствии фундаментальных правовых знаний работников, отвечающих за правоприменительный процесс, и при изъятиях в самом нормативном правовом акте, ценность правового регулирования утрачивается. К сожалению, во многих таких случаях на смену правовому регулированию приходят указания начальника, принимаемые не на правовой основе, а исходя из субъективной оценки тех обстоятельств, которые складываются на транспорте. И в этом одна из причин аварий и других происшествий на транспорте.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

В Юридическом институте Российского университета транспорта в ходе дискуссий, в том числе и на научных форумах, представлены обоснованные предложения о разработке и создании свода транспортного законодательства и нормативных правовых актов, что будет способствовать систематизации правовых норм и образованию внутренней нормативной правовой системы транспортного комплекса. Это создаст полное систематизированное собрание действующих нормативных правовых актов, регулирующих транспортные отношения. Проект такого свода требуется разрабатывать на научной основе и выносить на широкое обсуждение на семинарах,

круглых столах с участием учёных-правоведов и практических работников транспорта. Основой создания свода должны стать принципы систематизации законодательства и других нормативных правовых актов. Для обеспечения полноты и достоверности собрания нормативных правовых актов, относящихся к транспортному комплексу, их следует инвентаризовать и провести глубокий научный анализ на предмет выявления в них противоречий и других недостатков, по которым могут быть выявлены основания для внесения предложений об изменениях и дополнениях. Это большая и кропотливая работа, но она необходима, ибо последующее принятие новых нормативных правовых актов ещё больше усугубит недостатки транспортного законодательства. В процессе оценки действующих нормативных правовых актов важно обратить внимание на их конституционность, на соответствие их требованиям части 2 статьи 55 Конституции России, где чётко определяется, что в Российской Федерации не должны издаваться законы, отменяющие или умаляющие права и свободы человека и гражданина. Систематизация транспортного законодательства освободит его от излишеств, ненужного нагромождения, устраним многие недостатки и преобразует его в более эффективную систему, удобную для использования и применения на практике [12].

В целом, науку транспортного права следует ориентировать на разработку новых концепций, выражающих связи разных отраслей права, объединение их в одну комплексную отрасль транспортного права, которая обязана быть полноценным регулятором транспортных отношений. Здесь необходимо учесть, что исследования в области консолидации транспортного права встречают сопротивление со стороны части правоведов, ориентирующихся только на традиционные отрасли права и не признающих за транспортным правом самостоятельной роли. По инициативе Юридического института Российского университета транспорта неоднократно вносились предложения о необходимости включения транспортного права в номенклатуру научных специальностей, по которым присуждаются учёные степени, но положительного

результата пока не достигнуто. Достижение согласия по этой проблеме поднимет науку транспортного права на новую высоту, создавая условия молодым, одарённым юристам для работы над исследованиями по проблематике транспортного права. Оживление научной работы принесёт свои плоды, увеличит число учёных в сфере транспортного права, в том числе, и молодых, позволит создать и реализовать потенциал для ведения новых научных исследований, чьи результаты будут плодотворно использоваться как для развития транспортного законодательства, так и в процессе обучения, необходимого для укрепления правовой культуры на транспорте.

ЛИТЕРАТУРА

1. «Русская Правда» Ярослава Мудрого. [Электронный ресурс]: https://istoriarusi.ru/kiev/russkaja-pravda%20jaroslav_mudrij.html. Доступ 27.06.2019.
2. История железнодорожного транспорта России / Под общ. ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздаина. — Т. I: 1836—1917 гг. — СПб., 1994. — 336 с.
3. Мельников П. П. О железных дорогах. — СПб.: тип. Гл. упр. пут. сообщ. и публ. зданий, 1835. — 99 с. [Электронный ресурс]: <https://dlib.rs1.ru/viewer/01003542123>. Доступ 27.06.2019.
4. Свод Законов Российской Империи. Том XII. Ч. 1. Свод учреждений и уставов путей сообщения. [Электронный ресурс]: <http://civil.consultant.ru/reprint/books/244/1.html>. Доступ 27.06.2019.
5. Первый Общий устав российских железных дорог и Положение о Совете по железнодорожным делам, 24 июня 1885. [Электронный ресурс]: <https://www.prlib.ru/history/619336>. Доступ 27.06.2019.
6. Тестов В. Н. Преобразования в системе управления российскими железными дорогами в последней четверти XIX века // Научные ведомости. — 2009. — № 1 (56). — С. 80—87.
7. Вульф А. Б. История железных дорог Российской империи. — М.: Рипол Классик, 2016. — 744 с.
8. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года. [Электронный ресурс]: <https://www.mintrans.ru/documents/3/1009>. Доступ 27.06.2019.
9. Шуравина Е. Н. Проблемы современной транспортной системы России // Вестник Самарского государственного университета. — 2011. — Вып. 90. — С. 58—62. [Электронный ресурс]: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemny-sovremennoy-transportnoy-sistemy-rossii>. Доступ 27.06.2019.
10. Борисова С. В. Регулирование отношений в сфере транспорта на основе конвергенции частного и публичного права // Мир транспорта. — 2019. — № 2. — С. 44—55.
11. Транспорт в России. Статистический сборник. [Электронный ресурс]: http://www.gks.ru/free_doc/doc_2018/transp18.pdf. Доступ 27.06.2019.
12. Духно Н. А. Транспортное право — основа правопорядка и безопасности на транспорте. Транспортное право как средство обеспечения устойчивого развития транспортного комплекса страны // Материалы Всероссийской научной конференции «Транспорт России XXI века» / Под ред. В. М. Корякина. — М.: Юридический институт МИИТ, 2018. — С. 6—16. ●

