

УДК 347.763

© **Бажина Мария Анатольевна**

— кандидат юридических наук, доцент кафедры предпринимательского права Уральского государственного юридического университета

## **К вопросу о систематизации транспортного законодательства Российской Федерации**

**Аннотация.** Статья посвящена одному из острых вопросов транспортного права — систематизации транспортного законодательства. В настоящее время дискуссии о выборе способа совершенствования транспортного законодательства имеют особое значение, так как происходит пересмотр правового регулирования отдельных сфер жизнедеятельности, в том числе транспортной деятельности. Автор статьи рассматривает различные точки зрения в отношении систематизации транспортного законодательства, существовавшие на протяжении всего периода времени его развития. Использование исторического метода в настоящем исследовании позволило выявить тенденцию дальнейшего совершенствования транспортного законодательства. С учетом необходимости международной интеграции, увеличения грузооборота и, как следствие, повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков, первоочередной задачей является унификация транспортного законодательства. Наиболее продуктивным способом сближения национального законодательства, регулирующего деятельность отдельных видов транспорта, видится кодификация транспортного законодательства в виде единого нормативного правового акта — транспортного кодекса. Такой вывод обоснован анализом действующего законодательства, которое отличается повторами, противоречиями, отсутствием единого понятийного аппарата. Именно с помощью разработки транспортного кодекса представляется возможным выстроить взаимосвязи всех элементов системы транспортного законодательства, выработать логику изложения. Тем самым, транспортный кодекс видится некоторым инструментом по гармонизации разрозненного транспортного законодательства.

**Ключевые слова:** систематизация законодательства; транспортное право; транспортный кодекс; кодификация; противоречивость законодательства.

© Mariya An. Bazhina

— Candidate of Law, associate professor of the department of business law of the Ural State Law University

## **On the issue of systematizing of the transport legislation of the Russian Federation**

**Abstract.** The current paper deals with the systematization of transport legislation, as one of the acute issues of transport law. At present, the discussions about the choice of a way to improve transport legislation are of particular importance, since there is a revision of the legal regulation of certain spheres of life, including transport activities. The author of the paper has examined various points of view regarding the systematization of transport legislation that existed throughout the period of its development. The use of the historical method in this study made it possible to identify a trend towards further improvement of transport legislation. Taking into account the necessity for international integration, an increase in cargo turnover and, as a result, an increase in the competitiveness of domestic carriers, the primary task is to unify transport legislation. The most productive way of convergence of national legislation regulating the activities of certain types of transport is a codification of transport legislation in the form of a single normative legal act, the transport code. This conclusion has been substantiated by an analysis of the current legislation, which is distinguished by repetitions, contradictions, and the absence of a single conceptual apparatus. It is with the help of the development of the transport code that it is possible to build the correlation among all elements of the transport legislation system, to develop the logic of presentation. Thus, the transport code can become some instrument for harmonizing disparate transport legislation.

**Keywords:** systematization of legislation; transport law; transport code; codification; inconsistency of legislation.

---

В последнее время наблюдается активный процесс модернизации транспортного законодательства. Реформирование касается правового регулирования всех сфер транспортной деятельности, в том числе и перевозок грузов всеми видами транспорта. В связи с этим представляется целесообразным обратить внимание на те способы, которые применяются в отношении построения системы транспортного законодательства, а также выявить основные тенденции ее дальнейшего развития.

В теории права используется несколько терминов, связанных с систематизацией законодательства: «кодификация» и «инкорпорация» [18, стр. 320]. Рассмотрим сущность данных понятий более детально.

Под *инкорпорацией* понимается такая форма систематизации, когда законы, указы, постановления правительства и иной нормативный материал объединяются в определенном порядке в сборники без изменения содержания этих актов.

Под *кодификацией* понимают такую форму систематизации, при которой соответствующие государственные органы, исходя из общих принципов данной правовой системы, осуществляют деятельность по внешней и внутренней обработке и совершенствованию действующего законодательства в целях приведения его в единую логическую систему и создают новый объединенный законодательный акт, заменяющий ранее принятые и применявшиеся нормы и характеризующийся стройным, внутренним согласованным изложением правовых установлений, с максимальной полнотой регулирующих определенную область общественных отношений.

Наиболее емко разграничение этих двух способов систематизации законодательства иллюстрирует высказывание П. В. Крашенинникова, сравнившего инкорпорацию с приведением в порядок жилого дома, а кодификацию с постройкой нового дома на месте снесенного старого с частичным использованием полученных от сноса материалов [8, стр. 22].

Каких-либо четких критериев определения, какой именно из указанных способов систематизации должен быть выбран при совершенствовании той или иной области законодательства, легально не установлено и в науке до сих пор не выработано. В связи с этим в научной среде постоянно ведутся дискуссии в отношении возможности применения названных способов к конкретному массиву нормативных правовых актов.

Обращаясь непосредственно к предмету исследования настоящей статьи, следует отметить, что ученые-транспортники единогласно высказываются за необходимость систематизации транспортного законодательства ввиду накопления «критической массы нормативного материала» [6].

Однако уже на протяжении нескольких десятилетий ведется спор по поводу того, в какой форме должна проходить систематизация транспортного законодательства. Существует несколько подходов. Во-первых, возможность создания единого акта — единого транспортного кодекса или основ транспортного законодательства — рассматривается как эффективный способ регулирования транспортных отношений. Во-вторых, некоторые ученые убеждены, что регулирование транспортной деятельности каждого вида транспорта должно осуществляться отдельными кодексами, т.е. так, как это регламентировано в настоящее время. В-третьих, высказывается позиция, согласно которой должен быть принят смешанный подход, когда уже существующие уставы и кодексы сохраняют свою силу, но в дополнение к ним принимается также отдельный акт, сосредоточивающий в себе общие положения или ряд отдельных актов, направленных на выделение общих

положений. Каждая точка зрения являлась и является предметом дискуссий. Рассмотрим их более детально через призму времени.

В советский период времени среди авторов не было единства в отношении вопроса кодификации. Так, М. К. Александров-Дольник [15, стр. 207] высказывались за возможность унификации транспортного законодательства путем издания Единого транспортного кодекса. Такая возможность предопределялась тем, что все виды транспорта представляли собой единую транспортную сеть нашего государства, которая требовала унифицированного правового регулирования. Преимуществом такого подхода являлась то, что совокупность правовых институтов и правовых норм располагалась бы в строгой логической системе. Следуя образцу большинства кодексов того времени, предлагалось в едином транспортном кодексе выделить две части: общую и особенную. В общей части можно было бы сконцентрировать те правила, которые распространяются на все или ряд правовых институтов и правовых норм особенной части этого кодекса. В особенную часть предполагалось включить правовые институты и правовые нормы, регулирующие определенные общественные отношения. Тем самым необходимость выделения указанных выше частей обосновывалось целесообразностью структурного построения данного нормативного правового акта с целью избежать повторения общих положений при изложении каждого правового института.

Несмотря на то что многие авторы высказывались за унификацию правового регулирования транспортной деятельности, идея о кодификации транспортного законодательства разделялась не всеми. Так, В. А. Егиазаров [5, стр. 55—65], называя идею создания единого транспортного кодекса «довольно заманчивой», не видел зависимости эффективности деятельности транспортных организаций от проведения унификации транспортного законодательства. Ученый, считая нецелесообразным проведение унификации в такой форме, выдвигал в качестве основных контраргументов следующие обстоятельства: 1) наличие специфики каждого вида транспорта (так, например, ВК СССР и КТМ СССР, в отличие от УЖД СССР и УВВТ СССР, содержали много вопросов, связанных с международными перевозками грузов); 2) чрезмерная громоздкость такого единого акта, затрудняющая правоприменение. Последний аргумент подтверждался содержательным анализом проекта Основ транспортного законодательства СССР, разработанного в 1969 г. Этот документ состоял из 104 статей и 13 разделов. Большая часть норм, регулирующих организацию грузовых перевозок, заканчивалась фразой, отсылающей к правилам, действовавшим на отдельных видах транспорта. Исходя из этого обстоятельства, В. А. Егиазаров делал вывод о том, что идея создания документа, который бы охватил унифицированное регулирование большей части вопросов транспортного процесса на разных видах

транспорта, на практике себя не оправдала. Тем самым, наличие отдельных кодифицированных актов для каждого вида транспорта представлялось ему оптимальной и эффективной формой правового регулирования транспортной деятельности.

В свою очередь Т. Е. Абова, О. Н. Садиков предпочтительной формой систематизации выдели издание Основ транспортного законодательства СССР [15, стр. 210, 216]. В качестве аргументации указывалось на тот факт, что в то время форма единого транспортного кодекса не использовалась ни в одном из зарубежных государств.

Г. П. Савичев предлагал наряду с ранее принятыми транспортными уставами и кодексами подготовить Закон о транспорте СССР. В таком акте предполагалось однотипно изложить основные положения о правовом регулировании перевозочной деятельности транспортных предприятий [14, стр. 65]. При этом, по мнению ученого, какой-либо кардинальной переработки транспортных уставов и кодексов не требовалось. Необходимо было бы только приведение их в соответствие с нормами Закона о транспорте. Однако такой подход критиковался в связи с его нерациональностью. Во-первых, принятие закона ради небольшой корректировки транспортных уставов и кодексов виделось не эффективным. Во-вторых, разработка и принятие такого общего закона не имели смысла, так как на тот период времени существовал уже такого рода общий закон, содержащий общие положения о перевозках, а именно: гл. 9 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик.

В свою очередь В. А. Егиазаров также разделял взгляды Г. П. Савичева в отношении необходимости сохранения транспортных уставов и кодексов. Однако в отличие от последнего он видел возможность совершенствования транспортного законодательства в виде создания системы актов, каждый из которых имел бы своим предметом унификацию и совершенствование определенных сфер нормативного регулирования, т.е. отдельных однотипных отношений, характерных для всех видов транспорта. В качестве примера В. А. Егиазаров предлагал принятие следующих актов: а) положение о планировании перевозок грузов на транспорте, включающее в себя вопросы порядка планирования перевозок, рационального распределения общего объема перевозок по видам транспорта и т.д.; б) положение о перевозках грузов в прямом смешанном сообщении; в) положение об ответственности транспортных организаций за невыполнение плановых заданий [5, стр. 55—65].

Однако ряд авторов вообще крайне критично относились к возможности унификации транспортного законодательства. Так, А. Л. Маковский полагал, что создание общих положений, подходящих для регулирования всех видов транспорта, не представляется возможным [15, стр. 214].

Представленная выше дискуссия о систематизации транспортного законодательства, получившая развитие в советский период времени, не привела к каким-либо изменениям в сфере транспортного законодательства. Тем самым современное законодательство, регулирующее транспортную деятельность, получило в наследство практически те же проблемы, которые были обозначены, но не разрешены в предыдущий период времени.

На современном этапе развития транспортного законодательства особенно остро чувствуется необходимость в систематизации транспортного законодательства. Связано это со следующими обстоятельствами.

Во-первых, в настоящее время накопился большой пласт нормативных правовых актов, которые необходимо упорядочить. Существующая система отдельного регламентирования работы каждого из видов транспорта в отдельности приводит к необоснованным различиям в регулировании деятельности разных видов транспорта, повторению одних и тех же норм в отдельных нормативных актах, к регулированию общих для всех или нескольких видов транспорта вопросов нормативными актами, относящимися лишь к одному из них. Тем самым можно согласить с тем, что множественность нормативных актов, регулирующих транспортные отношения, привели к так называемой «правовой инфляции» [10, стр. 109, 206] в транспортной сфере. Большое количество нормативных правовых актов, принимаемых без детального соотношения вновь изданных актов с уже существующими, приводит к «засорению» законодательного поля чрезмерным количеством правовых норм, что в свою очередь вызывает коллизии и трудности их применения на практике.

Во-вторых, современные тенденции развития экономики обуславливают необходимость ускорения грузооборота, что возможно в том числе путем увеличения доли смешанных перевозок на рынке транспортных услуг. При этом успешное развитие смешанных перевозок возможно только при максимальной унификации национального транспортного законодательства. Однако действующее транспортное законодательство отличается разрозненностью. Сказанное можно проиллюстрировать на примере правового регулирования порядка документального оформления перевозочного процесса. В настоящее время в транспортных уставах или кодексах, регулирующих деятельность того или иного вида транспорта, применяется свой вид транспортного документа: на внутреннем водном транспорте — транспортная накладная, дорожная ведомость и квитанция о приеме груза для перевозки (п. 3 ст. 67 КВВТ РФ), на морском транспорте — коносамент, который является ценной бумагой, чартер или иные письменные доказательства (п. 2 ст. 117, ст. 143 КТМ РФ), на железнодорожном транспорте — транспортная железнодорожная накладная, квитанция о приеме груза (ч. 1 ст. 25 УЖТ

РФ), на автомобильном транспорте — транспортная накладная (п. 20 ст. 2 Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта), на воздушном транспорте — грузовая накладная (п. 2 ст. 105 Воздушного кодекса РФ). При этом отличаются не только названия перевозочных документов, но и правила их оформления, предусмотренные в соответствующих подзаконных актах для каждого вида транспорта. Тем самым разнородность документального оформления является еще одним препятствием для ускорения грузооборота.

При этом, несмотря на введения новых правил в отношении формы перевозочных документов с учетом процессов цифровизации, в транспортном законодательстве отсутствует тенденция по сближению нормативного регулирования разными видами транспорта. Так, например, в сфере автомобильных перевозок были приняты Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденные постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2020 г. № 2200, в которых определяется порядок ведения электронной формы перевозочных документов. Однако он отличается от того, как это предусмотрено на других видах транспорта. Так, например, на воздушном транспорте применяется приказ Минтранса России от 10 августа 2018 г. № 300 «Об утверждении формы электронной грузовой накладной в гражданской авиации». Возможность применения электронной накладной на железнодорожном транспорте установлена п. 113 Правил перевозок грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, содержащих порядок переадресовки перевозимых грузов, порожних грузовых вагонов с изменением грузополучателя и (или) железнодорожной станции назначения, составления актов при перевозках грузов, порожних грузовых вагонов железнодорожным транспортом, составления транспортной железнодорожной накладной, сроки и порядок хранения грузов, контейнеров на железнодорожной станции назначения, утвержденных приказом Минтранса России от 27 июля 2020 г. № 256.

В-третьих, интеграция российского транспортного законодательства с международным законодательством требует пересмотра самого подхода в построении законодательства, регулирующего транспортную деятельность. Для достижения этой цели недостаточно просто инкорпорировать международные нормы в действующее законодательство. Необходима детальная проработка всего массива отечественного транспортного законодательства, отличающегося отсутствием выверенной системы понятийного аппарата [2], противоречивостью [3], дублированием и разрозненностью [16, стр. 18—28].

Указанные выше обстоятельства обуславливают необходимость возобновления обсуждений о систематизации транспортного законодательства. В настоящее время среди авторов нет единого подхода в отношении формы систематизации транспортного законодательства.

В. Г. Баукин, В. Н. Гречуха поддерживают идею о необходимости объединения всех транспортных уставов и кодексов в едином кодифицированном акте и последующей отменой остальных нормативных правовых актов, содержащих нормы о транспортной деятельности [9, стр. 128].

В. М. Корякин также считает, что проведение кодификации транспортного законодательства с учетом определенных принципов кодификации законодательства позволит решить проблемы, пронизывающие нормативно-правовой пласт транспортного права [7, стр. 7—22].

В свою очередь Н. А. Духно, А. И. Землин не отрицают возможности принятия единого кодифицированного акта, регулирующего транспортную деятельность, но с учетом необходимости формирования единой группы разработчиков, самой концепции данного акта, выработки соответствующей методологии и поэтапного ведения работ [19, стр. 89].

Однако не все ученые видят перспективность в издании единого транспортного кодекса. Так, например, Г. И. Стрельникова [17, стр. 97], А. А. Ананьева [1, стр. 7] считают, что укрупнение правового регулирования может привести к снижению эффективности правового регулирования транспортной деятельности. А. А. Ананьева видит возможность совершенствования транспортного законодательства путем его унификации с переносом наиболее важных положений в ГК РФ.

В свою очередь С. П. Мороз, рассматривая вопрос о возможности принятия Единого транспортного кодекса в Республике Казахстан, указала на утопичность самой идеи. Свою позицию она обосновывает сложившимися подходами по разработке такого рода кодексов, а именно: дублированием норм других нормативных правовых актов и специальных законов [11].

Резюмируя сказанное, очевидно, что необходимость систематизации транспортного законодательства признается научным сообществом. С учетом того, что такая потребность назрела уже в советский период времени, в настоящее время она имеет гипертрофированный характер. О современном транспортном законодательстве сложно говорить как о какой-либо системе. Речь можно вести лишь о совокупности разрозненных нормативных правовых актов, расположенных с учетом правил иерархии, разработанных теорией права. Каждый из этих актов имеет свой понятийный аппарат, свои принципы, которые не являются едиными для той сферы, которую они регулируют, а именно: транспортной деятельности. Бессистемность проявляется уже на уровне наименования основополагающих актов, регулирующих деятельность различных видов транспорта. Исторически сложившееся наименование соответствующих нормативных правовых актов в качестве уставов и кодексов «перекачивало» в современное транспортное законодательство как некоторая дань традиции. При этом отсутствует какое-либо научно-



теоретическое обоснование выбора причин такого наименования. Думается, что оно носит случайный характер. Более того, в юридической литературе высказывается мнение, что такого уровня нормативные правовые акты не должны иметь в наименовании слова «кодекс», так как не являются кодифицированными актами [12, стр. 28].

Рассматривая вопрос о систематизации транспортного законодательства, наиболее эффективным видится «наведения порядка» в накопившемся массиве нормативных правовых актов, регулирующих транспортную деятельность, путем их кодификации. Разработка единого нормативного правового акта — транспортного кодекса РФ — позволит отсортировать, проанализировать и сгруппировать нормы, содержащиеся в многочисленных нормативных правовых актах, с учетом их специфики. Именно кодификация является единственно верным способом систематизации, так как при кодификации каждая отдельная норма, закрепляемая в кодексе, находится в содержательном единстве с другими нормами в силу того, что она должна подчиняться принципам того или иного правового образования (например, отрасли права) [4, стр. 7]. Тем самым издание транспортного кодекса РФ позволит достичь цели по формированию внутреннего единства распределения норм и достижению органической цельности [13, стр. 21]. Принятие кодекса предполагает целостность изложения, которая достигается путем тщательно выверенной структуры изложения норм, применения единообразной терминологии, строго определенного и закрепленного смысла каждого понятия, повторяющегося в разных статьях.

При этом не следует опасаться, что такого рода кодекс не сможет предусмотреть все возможные сочетания, которые могут раскрыть случайности жизни. Как справедливо отмечал известный русский правовед Н. Л. Дювернуа, полнота законодательства обуславливается иным, именно определением руководящих принципов, являющихся основой для правового регулирования и применения тех или иных правил для конкретных практических ситуаций.

#### **Литература**

1. Ананьева, А. А. Отдельные проблемы кодификации транспортного законодательства // Транспортное право. — 2013. — № 3.
2. Бажина, М. А. Терминологическая неопределенность в правовом регулировании договора перевозки грузов // Транспортное право. — 2020. — № 4.
3. Бажина, М. А. Понятие «транспортное средство» в транспортном праве (статья) // Транспортное право. — 2017. — № 1.
4. Галесник, Л. С. Теоретические вопросы кодификации советского законодательства // Вопросы кодификации советского законодательства. — Свердловск, 1957.
5. Егиазаров, В. А. Развитие транспортного законодательства в СССР // Проблемы совершенствования советского законодательства: Труды /

- Министерство юстиции СССР; Всесоюзный научно-исследовательский институт советского законодательства. — Москва, 1983. — Выпуск 25.
6. Землин, А. И. Актуальные проблемы систематизации и кодификации транспортного законодательства Российской Федерации. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2017.
  7. Корякин, В. М. Кодификация транспортного законодательства // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 2 (14).
  8. Крашенинников, В. П. Кодификация отечественного гражданского права // Кодификация российского частного права 2015 / под редакцией В. П. Крашенинникова. — Москва, 2015.
  9. Мамонова, М. В. Отдельные проблемы кодификации транспортного законодательства РФ // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 1(25).
  10. Матузов, Н. И. Актуальные проблемы теории права. — Саратов, 2004.
  11. Мороз, С. П. О кодификации предпринимательского законодательства республики Казахстан // URL: <https://www.zakon.kz/4732721-o-kodifikacii-predprinimatelskogo.html>.
  12. Попондопуло, В. Ф. Проблемы единства и дифференциации российского права и законодательства // Российский юридический журнал. — 2016. — № 1.
  13. Ромашкин, П. С. О научных основах кодификации законодательства союзных республик // Советское государство и право. — 1959. — № 4.
  14. Савичев, Г. П. Эффективность и качество перевозок народнохозяйственных грузов // Сов. государство и право. — 1982. — № 3.
  15. Садиков, О. Н. Обсуждение проекта Транспортного кодекса СССР // Ученые записки. Всесоюзный научно-исследовательский институт советского законодательства. — Москва, 1966. — Выпуск 9.
  16. Соловьева, М. А. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом в России и Германии: сравнительно-правовой анализ : монография. — Екатеринбург, 2012.
  17. Стрельникова, Г. И. Проблемы правового регулирования транспортной деятельности // Современное право. — 2012. — № 1.
  18. Теория государства и права : учебник для вузов / под редакцией В. М. Корельского, В. Д. Перевалова. — 2-е изд. — Москва : НОРМА, 2003.
  19. Транспортное право : учебник для среднего профессионального образования / ответственный редактор Н. А. Духно, А. И. Землин. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

## References

1. Anan'yeva, A. A. Otdel'nyye problemy kodifikatsii transportnogo zakonodatel'stva [Separate problems of codification of transport legislation] // Transportnoye pravo. — 2013. — № 3.
2. Bazhina, M. A. Terminologicheskaya neopredelennost' v pravovom regulirovanii dogovora perevozki грузов [Terminological uncertainty in the legal regulation of the contract for the carriage of goods] // Transportnoye pravo. — 2020. — № 4.
3. Bazhina, M. A. Ponyatiye «transportnoye sredstvo» v transportnom prave (stat'ya) [The concept of "vehicle" in transport law (article)] // Transportnoye pravo. — 2017. — № 1.
4. Galesnik, L. S. Teoreticheskiye voprosy kodifikatsii sovetskogo zakonodatel'stva [Theoretical issues of codification of Soviet legislation] // Voprosy kodifikatsii sovetskogo zakonodatel'stva. — Sverdlovsk, 1957.

5. Yegiazarov, V. A. Razvitiye transportnogo zakonodatel'stva v SSSR [Development of transport legislation in the USSR] // Problemy sovershenstvovaniya sovetskogo zakonodatel'stva: Trudy / Ministerstvo yustitsii SSSR; Vsesoyuznyy nauchno-issledovatel'skiy institut sovetskogo zakonodatel'stva. — Moskva, 1983. — Vypusk 25.
6. Zemlin, A. I. Aktual'nyye problemy sistematizatsii i kodifikatsii transportnogo zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii [Actual problems of systematization and codification of transport legislation of the Russian Federation]. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2017.
7. Koryakin, V. M. Kodifikatsiya transportnogo zakonodatel'stva [Codification of transport legislation] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 2 (14).
8. Krasheninnikov, V. P. Kodifikatsiya otechestvennogo grazhdanskogo prava [Codification of domestic civil law] // Kodifikatsiya rossiyskogo chastnogo prava 2015 / pod redaktsiyey V. P. Krasheninnikova. — Moskva, 2015.
9. Mamonova, M. V. Otdel'nyye problemy kodifikatsii transportnogo zakonodatel'stva RF [Separate problems of codification of transport legislation of the Russian Federation] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 1(25).
10. Matuzov, N. I. Aktual'nyye problemy teorii prava [Actual problems of the theory of law]. — Saratov, 2004.
11. Moroz, S. P. O kodifikatsii predprinimatel'skogo zakonodatel'stva respubliki Kazakhstan [On the codification of the business legislation of the Republic of Kazakhstan] // URL: <https://www.zakon.kz/4732721-o-kodifikacii-predprinimatelskogo.html>.
12. Popondopulo, V. F. Problemy yedinstva i differentsiatsii rossiyskogo prava i zakonodatel'stva [VF Problems of unity and differentiation of Russian law and legislation] // Rossiyskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2016. — № 1.
13. Romashkin, P. S. O nauchnykh osnovakh kodifikatsii zakonodatel'stva soyuznykh respublik [On the scientific foundations of the codification of the legislation of the union republics] // Sovetskoye gosudarstvo i pravo. — 1959. — № 4.
14. Savichev, G. P. Effektivnost' i kachestvo perevozok narodnokhozyaystvennykh грузов [Efficiency and quality of transportation of national economic cargo] // Sov. gosudarstvo i pravo. — 1982. — № 3.
15. Sadikov, O. N. Obsuzhdeniye proyekta Transportnogo kodeksa SSSR [Discussion of the draft of the Transport Code of the USSR] // Uchenyye zapiski. Vsesoyuznyy nauchno-issledovatel'skiy institut sovetskogo zakonodatel'stva. — Moskva, 1966. — Vypusk 9.
16. Solov'yeva, M. A. Dogovor perevozki грузов zheleznodorozhnym transportom v Rossii i Germanii: sravnitel'no-pravovoy analiz : monografiya [Contract for the carriage of goods by rail in Russia and Germany: comparative legal analysis]. — Yekaterinburg, 2012.
17. Strel'nikova, G. I. Problemy pravovogo regulirovaniya transportnoy deyatel'nosti [Problems of legal regulation of transport activities] // Sovremennoye pravo. — 2012. — № 1.
18. Teoriya gosudarstva i prava : uchebnik dlya vuzov [Theory of state and law] / pod redaktsiyey V. M. Korel'skogo, V. D. Perevalova. — 2-ye izd. — Moskva : NORMA, 2003.
19. Transportnoye pravo : uchebnik dlya srednego professional'nogo obrazovaniya [Transport law] / otvetstvennyy redaktor N. A. Dukhno, A. I. Zemlin. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2020.

