

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 656.2

© Секушин Сергей Владимирович

— заместитель генерального директора акционерного общества
«Институт экономики и развития транспорта»

Ретроспективный обзор развития правовых режимов имущества железных дорог и современное регулирование в России

Аннотация. В статье приведен ретроспективный исторический анализ общественных отношений, регулирующих вопросы принадлежности железных дорог в России и за рубежом. Сделан сравнительный обзор всего спектра возможных правовых режимов использования объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в современной России (на примерах ОАО «РЖД», акционерных обществ «Акционерная компания “Железные дороги Якутии”», «Ямальская железнодорожная компания» и др.), включая проекты новых линий, создаваемых на условиях государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: история железнодорожного транспорта; принадлежность железных дорог; правовой режим имущества; ограничение права собственности; реформирование отрасли.

© Sergey V. Sekushin

— Deputy CEO of the Joint-Stock Company
“Institute of Transport Economics and Development”

Retrospective review of the development of legal regimes of railway property and modern regulation in Russia

Abstract. The current paper has article provided a retrospective historical analysis of public relations governing the ownership of railways in Russia and abroad. There has been made a comparative review of the entire spectrum of possible legal regimes for the use of public railway infrastructure facilities in modern Russia (using the examples of JSC “Russian Railways”, Joint Stock Company “Railways of Yakutia”, “Yamal Railway Company”, etc.), including projects of new lines developed on the basis of public-private partnership.

Keywords: history of railway transport; ownership of railways; legal regime of property; restriction of property rights; industry reforming.

Железные дороги появились по историческим меркам сравнительно недавно. Первой в мире считается открытая для движения в Англии в 1825 г. железнодорожная линия общего пользования Стоктон-Дарлингтон [7, стр. 414]. В России возникновение железных дорог связано с промышленной железной дорогой на паровой тяге на Нижнетагильском заводе, созданной в 1834 г. отцом и сыном Черепановыми, Ефимом Алексеевичем и Мироном Ефимовичем, и с 27 км Царскосельской железной дороги общего пользования, появившейся в 1837 г., благодаря усилиям инженера Франца Антона фон Герстнера.

Однако железная дорога, в буквальном значении состоящая из двух железных полос, размещенных на земляном полотне, представляет собой усовершенствованный тип колеиной дороги. Человечество издавна использовало разного рода гладкие полосы, колеи для облегчения перемещения предметов и людей.

В энциклопедическом словаре Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона отмечается огромное значение путей сообщения для народного хозяйства [https://dic.academic.ru/dic.nsf/brokgauz_efron/84805/Пути]. С одной стороны, они служат передвижению товаров там, где существует разделение занятий и где, следовательно, необходима передача созданных благ от производителя в руки потребителя; с другой стороны, они содействуют передвижению людей для их личных и хозяйственных целей. Элементами транспорта являются: 1) путь, 2) экипаж и 3) сила, приводящая экипаж в движение. Задачи хорошей организации путей сообщения сводятся к уменьшению трения при движении экипажа, к ускорению движения и к удешевлению перевозки.

Научно-технический прогресс конца XVIII в., связанный с изобретением паровой машины позволил создавать транспортные самодвижущиеся единицы, теоретически любой мощности и не зависящие от условий погоды. Приспособленная для вращательного движения паровая машина стала основой изменений на всех видах транспорта. В течение краткого периода появились первые пароходы, паровозы, паровые сухопутные экипажи. Наряду с наращиванием парка подвижного состава интенсивно развивались сети всех путей сообщения [6].

Таким образом, железная дорога представляет собой один из видов сухопутных путей сообщения, возникший благодаря научно-техническому прогрессу, обусловившему особую технологию движения, и получивший широкое распространение с XIX в. Необходимо отметить, что вопрос состава имущественного комплекса, под которым понимают железную дорогу, является неоднозначным, особенно в условиях реформирования отрасли. От корректного определения данного понятия в том числе зависит и возможность, и обоснованность выделения элементов технологической цепочки процесса железнодорожной перевозки с их передачей в собственность заинтересованных лиц (предполагающихся

более эффективных владельцев). В настоящей работе такой задачи не ставится. Примем к сведению, что при передаче в концессию требующей завершения строительства Санкт-Петербурго-Варшавской железной дороги согласно ст. 2 Положения об основных условиях для сооружения первой сети железных дорог в России от 26 января 1857 г. ее состав был определен следующим образом: «земли под дорогу сию отошедшие, все земельные и другие работы и сооружения оной, все нижнее и верхнее строение ее с их принадлежностями движимыми и недвижимыми, как то: станционными зданиями, местами нагрузки и выгрузки, сооружениями в местах прибытия и отхода поездов, сторожевыми домами и будками, подвижным составом, запасами топлива и других материалов, постоянными и подвижными машинами, паровозами, вагонами, инструментами, в том количестве и состоянии, в каком оные находиться будут при передаче дороги обществу и ничего из того не выключая». Также отметим, что в Российской империи железные дороги были отнесены к недвижимому имуществу (ст. 384 тома X Свода законов Российской империи).

Взглянем на историческую ретроспективу регулирования общественных отношений по поводу принадлежности железных дорог. Для данной цели условно можно разделить исторические периоды на три группы: Российской империи, советский и новейший периоды. Также представляют интерес подходы к данному вопросу до создания железных дорог в части аналогии с иными путями сообщения, а также знакомство с отдельными примерами в законодательстве ведущих зарубежных стран в данной области с учетом исторической динамики.

Оттолкнемся от признанной колыбели современного права — Древнего Рима.

Все дороги, за исключением незначительных местных [2, стр. 535], относились к публичным дорогам, которые в свою очередь входили в категорию изъятого из оборота имущества в составе *res publicae* — государственных вещей, предназначенных служить государственным целям, в том числе и таких вещей, на которые установлено общественное пользование. Более точно эти вещи можно определить как *res publicae in publico usu destinatae* [3]. К государственным вещам, наряду с дорогами в целом, можно было отнести театры, стадионы, библиотеки, бани, площади, городские улицы, клоаки, крепости, публичные реки, морские берега, гавани и др.

Н. П. Каражде-Искров в своем исследовании 1927 г. анализирует позиции ученых-правоведов относительно юридической природы прав на публичные вещи и делает вывод о центральном месте юридического акта определения для вещи публичного назначения (общее и (или) государственное пользование) [8, стр. 37, 101, 202]. Данный юридический факт коренным образом влияет на правовой статус вещи, придавая ей статус публичной. Вместе с тем в отличие от ряда авторов (Рудольф фон

Иеринг, Фридрих-Людвиг Келлер), полагавших публичные вещи вне права собственности, он склоняется к мнению, что публичные вещи принадлежат государству на праве частой собственности, которое, однако, видоизменено в связи с особым неопределенным субъектом права общего пользования (все граждане или даже шире — люди), а также целым рядом иммунитетов, обеспечиваемых небороспособностью таких вещей.

Значимым исследованием относительно правового статуса имущества железных дорог во Франции, Англии, Бельгии является труд А. А. Борзенко, изданный в 1881 г. под названием: «Гражданские ограничения железнодорожных предприятий: Сравнительно-законодательное исследование» [1, стр. 593]. Автором проанализировано законодательство указанных европейских стран, регулирующие отношения, связанные с созданием и использованием железных дорог.

Обращает на себя внимание то, что с момента появления железных дорог в основном (за исключением Северо-Американских Соединенных Штатов и частично Англии) в вышеуказанных зарубежных странах признавалось их отнесение к государственной сфере ведения, вплоть до принадлежности государству на праве собственности и даже «двойной» собственности с концессионером (Франция).

В Германии до 2008 г. Федеральная железная дорога (*Bundesbahn*) признавалась «особым государственным имуществом». Данный режим применяется к государственным организациям без статуса юридического лица с обособлением имущественного комплекса и ограничением ответственности государства по обязательствам, возникающим в связи с использованием такого имущества.

В Италии железные дороги (*le strade ferrate*) отнесены действующим Гражданским кодексом Италии (*Codice civile*, ст. 822, 826) к публичному имуществу (*demanio pubblico*). Такие объекты неотчуждаемы, не могут перейти в частную собственность, однако законом может быть предусмотрено установление на них ограничений прав в пользу третьих лиц, как правило, концессионного (арендного) типа.

Полезным источником для рассматриваемой тематики применительно к периоду создания железных дорог в России является диссертация Р. С. Крупко «Законодательное регулирование железнодорожных концессий в Западной Европе и Российской империи в XIX в.: историко-правовое исследование» [5, стр. 97, 98]. Автором, в частности сделаны выводы, что в Российской империи в XIX в. на пути сообщения закреплялась государственная собственность, частные железнодорожные предприятия законодательно признавались учреждениями общественного назначения, и круг гражданских сделок с ними был императивно ограничен.

В Российской империи, развившей в XIX в. железные дороги путем применения концессий, их условием, за исключением первой, Царскосельской железной дороги, был возврат после определенного срока использования всего имущественного комплекса государству, а также

право досрочного выкупа государством прав концессионера (например, ст. 9 Положения об основных условиях для сооружения первой сети железных дорог в России от 26 января 1857 г. (далее — Положение)).

Указанное Положение необходимо рассматривать в совокупности с Указом императора Александра II от 26 января 1857 г. № 31448 «О сооружении первой сети железных дорог в России», которым было создано Главное общество российских железных дорог (далее — ГОРЖД) и Уставом ГОРЖД, подписанным 28 января 1857 г. министром путей сообщения К. В. Чевкиным, министром финансов П. Ф. Броком и по доверенности от всех учредителей бароном А. Л. Штиглицем [7, стр. 414].

ГОРЖД приняло обязанность построить за свой счет и риск около 4 тыс. верст железных дорог в течение 10 лет, а также в течение последующих 85 лет (до 1942 г.) заниматься эксплуатацией указанной сети, а после окончания указанных сроков вся сеть бесплатно передавалась государству.

Права общества на имущество железных дорог характеризуют ст. 5 Положения, согласно которой обществу предоставлялось «полное и совершенное на собственный исключительно его счет и страх *право пользования* разрешенными оному железными дорогами...» до момента передачи дорог государству, а также ст. 17 Положения, согласно которой требовалось одобрение правительства для отчуждения или отдачи в аренду части разрешенных железных дорог.

Таким образом, закон, по общему правилу, не предусматривал возникновение права собственности на железные дороги частных компаний.

Отметим, что в конце того же века при активном участии известного государственного деятеля С. Ю. Витте был произведен выкуп прав на большинство железных дорог в пользу государства в связи с неэффективностью для государственных интересов частного владения ими.

В советский период железнодорожная инфраструктура общего пользования была государственной, союзного значения. Статья 53 Гражданского кодекса РСФСР, введенного в действие с 1 января 1923 г. постановлением ВЦИК от 11 ноября 1922 г., устанавливала исключительную собственность государства на железные дороги общего пользования, их подвижной состав, наряду с землей, недрами, лесами, водами и летательными аппаратами. Аналогичное регулирование сохранялось и впоследствии: согласно ст. 1 Закона СССР от 15 апреля 1991 г. № 2104-1 «О железнодорожном транспорте» железнодорожный транспорт составляет основу транспортной системы страны и призван обеспечивать своевременное, полное и качественное удовлетворение потребностей населения и народного хозяйства в перевозках и услугах во внутреннем и международном железнодорожном сообщениях. Железнодорожный транспорт является общесоюзной собственностью.

Отметим, что с 1920-х до 1960-х гг. государственные предприятия в Советском Союзе осуществляли деятельность, не имея формально признанных прав юридического лица и каких-либо прав на закрепленное за ними имущество государства, что, впрочем, и не требовалось по условиям хозяйствования. На это со ссылкой на труды академика Академии наук СССР А. В. Венедиктова и профессора И. Б. Новицкого указывает профессор Е. А. Суханов [8, стр. 37, 101, 162]. С 1961 г. за государственными предприятиями в отношении переданного им имущества было признано право оперативного управления (ст. 21, позднее ст. 26.1 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик (утверждены Верховным Советом СССР 8 декабря 1961 г.)). В 1964 г. аналогичная норма была закреплена ст. 93.1 Гражданского кодекса РСФСР (утвержден Верховным Советом РСФСР 11 июня 1964 г.) (далее — ГК РСФСР), согласно которой имущество, закрепленное за государственными, межколхозными, государственно-колхозными и иными государственно-кооперативными организациями, состоит в оперативном управлении этих организаций, осуществляющих в пределах, установленных законом, в соответствии с целями их деятельности, плановыми заданиями и назначением имущества, права владения, пользования и распоряжения имуществом.

С 1 июля 1990 г. вступила в силу ст. 24 Закона СССР от 6 марта 1990 г. № 1305-1 «О собственности в СССР», предоставившая государственным предприятиям право полного хозяйственного ведения. В ст. 4 вышеуказанного Закона СССР «О железнодорожном транспорте», принятом позднее, норма о праве полного хозяйственного ведения была продублирована: «Имущество, закрепленное за предприятиями железнодорожного транспорта, принадлежит им на праве полного хозяйственного ведения. Осуществляя это право, предприятия железнодорожного транспорта владеют, пользуются и распоряжаются указанным имуществом и по своему усмотрению совершают в отношении его любые действия, не противоречащие законодательству Союза ССР. К праву полного хозяйственного ведения применяются правила о праве собственности, если законодательными актами Союза ССР не предусмотрено иное.

Имущество, закрепленное за учреждениями (организациями) железнодорожного транспорта, состоящими на государственном бюджете, находится в их оперативном управлении».

При этом собственником имущества оставалось государство: согласно ст. 95 ГК РСФСР 1964 г. государству принадлежат основные средства производства в промышленности, строительстве и сельском хозяйстве, средства транспорта и связи, банки, имущество организованных государством торговых, коммунальных и иных предприятий, основной городской жилищный фонд, а также другое имущество, необходимое для осуществления задач государства.

С вступлением в силу с 1 января 1995 г. Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) (часть первая) право полного хозяйственного ведения лишилось прилагательного «полное» и, по существу, было сокращено в объеме, в связи с негативной практикой реализации уполномоченными органами этих предприятий ранее предоставленных широких правомочий в тот «перестроечный» период перехода к рыночной экономике. В частности, право отчуждения объектов недвижимого имущества стало обусловлено получением согласия публичного собственника (п. 2 ст. 295 ГК РФ).

Более детальное регулирование право хозяйственного ведения получило в Федеральном законе от 14 ноября 2002 г. № 161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях». Дальнейшее развитие получили инструменты защиты прав публичного собственника от нарушений со стороны предприятий: появилась вполне оправданная норма о праве распоряжения имуществом как движимым, так и недвижимым только в пределах, не лишаящих предприятие возможности осуществлять деятельность, цели, предмет, виды которой определены его уставом. Сделки, совершенные предприятием с нарушением этого требования — ничтожны. Кроме того, п. 3 ст. 20 указанного Закона прямо предусмотрел право публичного собственника имущества унитарного предприятия обращаться в суд с исками о признании оспоримой сделки с имуществом предприятия недействительной, а также с требованием о применении последствий недействительности ничтожной сделки в установленных ГК РФ и данным Законом случаях.

Таким образом, одним из основных ограничений прав хозяйственного ведения по сравнению с правом собственности является отсутствие правомочия по распоряжению имуществом (всем или недвижимым) без согласия собственника. Кроме того, такие предприятия обладают специальной правоспособностью, ограниченной предметом и целями деятельности, предусмотренными в уставе (п. 1 ст. 3 Федерального закона от 14 ноября 2002 г. № 161-ФЗ).

В 1998 г. Правительством РФ была утверждена Концепция структурной реформы федерального железнодорожного транспорта, а в 2001 г. — Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте (постановление Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384). В рамках реализации указанной Программы был принят действующий в настоящее время Федеральный закон от 27 февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта». Закон содержит индивидуальное регулирование в имущественной сфере для единого хозяйствующего субъекта — ОАО «РЖД». Так ст. 8 указанного Закона подразделяет имущество ОАО «РЖД» на три группы.

1. В отношении имущества, поименованного в п. 1 ст. 8, ОАО «РЖД» выступает собственником, но без правомочий по распоряжению путем передачи в аренду, безвозмездное пользование, доверительное управление или залог. Существенным признаком отнесения имущества к данной группе является внесение его в уставный капитал ОАО «РЖД». Закон ограничивает возможность принадлежности права собственности на такое имущество двумя субъектами — Российской Федерацией и единым хозяйствующим субъектом.

К данной группе отнесена инфраструктурная основа деятельности железных дорог, а именно — магистральные железнодорожные линии со всеми расположенными на них сооружениями, устройствами сигнализации, централизации и блокировки, энергоснабжения, технологической связи, предназначенной для внутрипроизводственной деятельности и управления технологическими процессами на железнодорожном транспорте, а также информационные комплексы управления движением на железнодорожном транспорте и система управления перевозками. В этой же группе названы объекты имущества, обеспечивающие решение задач, имеющих оборонное, мобилизационное и специальное значение:

— малоинтенсивные железнодорожные линии, участки и станции, имеющие оборонное значение;

— объекты локомотивного и вагонного хозяйства, имеющие оборонное значение;

— объекты мобилизационного назначения, объекты гражданской обороны, законсервированные и неиспользуемые в производстве мобилизационные мощности, мобилизационные запасы, материальные ценности мобилизационного резерва;

— железнодорожный подвижной состав, предназначенный для осуществления специальных железнодорожных перевозок;

— объекты и имущество, предназначенные непосредственно для выполнения аварийно-восстановительных работ.

2. Вторая группа имущества также принадлежит на праве собственности ОАО «РЖД», однако правомочие распоряжения ограничено требованием получения согласия Правительства РФ на совершение сделок, влекущих за собой переход права собственности, включая продажу, а также передачу такого имущества в залог. При этом в отличие от первой группы способ приобретения права ОАО «РЖД» значения не имеет.

К этой группе отнесены:

— акции дочерних обществ единого хозяйствующего субъекта;

— малоинтенсивные железнодорожные линии, участки и станции со всеми расположенными на них сооружениями, а также земельные участки, на которых размещены указанные объекты (за исключением имеющих оборонное значение);

— объекты недвижимого имущества, относящиеся к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, за исключением объектов, указанных в первой группе.

3. К третьей группе объектов относится остальное имущество ОАО «РЖД», не имеющее указанных особенностей правового режима.

Уместно привести выводы Н. П. Карадже-Искова, который, размышляя в 1927 г. над вопросом возможности отнесения железных дорог к публичным вещам, приводит аргумент, что при постройке железных дорог государство преследует цели политические, военные, экономические, ради чего часто несет существенные денежные безвозвратные расходы [3]. Вместе с тем автор отмечает, что для признания искусственной вещи публичной (в отличие, например, от водных путей сообщения), помимо факта ее создания необходим еще и особый волевой акт государства об открытии такой вещи для общего пользования. Порядок открытия железнодорожных путей в качестве путей общего пользования применяется в Российской Федерации и в настоящее время.

Нельзя не отметить, что на сегодняшний день в Российской Федерации объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, помимо ОАО «РЖД», используются в деятельности акционерного общества «Ямальская железнодорожная компания» (АО «ЯЖДК») и акционерного общества «Акционерная компания «Железные дороги Якутии»» (АО «АК ЖДЯ»), а также федерального государственного унитарного предприятия «Крымская железная дорога». В обоих акционерных обществах есть доля участия ОАО «РЖД».

АО «АК ЖДЯ» создано 1 августа 1995 г. с целью реализации проекта строительства железнодорожной линии Беркакит-Томмот-Якутск, призванной соединить столицу республики Саха (Якутия) с Байкало-Амурской магистралью [<https://rw-y.ru/okompanii/>]. Общество по мере достройки линии становится собственником имущества. Правовой режим определяется действующим гражданским законодательством РФ без каких-либо предусмотренных законом особенностей.

АО «ЯЖДК» создано 13 августа 2003 г. для достройки железнодорожных участков незавершенного строительства и дальнейшего развития железнодорожной инфраструктуры на территории Ямало-Ненецкого автономного округа. Объекты железнодорожной инфраструктуры, эксплуатируемые АО «ЯЖДК», находятся в собственности ОАО «РЖД» (участок Пангоды — Новый Уренгой — Коротчаево), ООО «Газпром добыча Надым» (участок Пангоды — Надым-Пристань) и ООО «Газпром добыча Уренгой» (участок Новый Уренгой Ямбург) [<https://rw-y.ru/okompanii/>]. Правовым основанием использования объектов являются договоры аренды и использования инфраструктуры.

Самой «молодой» из рассмотренных организаций в Российской Федерации является ФГУП «Крымская железная дорога». Распоряжением Совета министров Республики Крым от 23 декабря 2014 г. № 1457-р

создано Государственное унитарное предприятие Республики Крым «Крымская железная дорога» путем преобразования Государственного предприятия «Крымская железная дорога». Распоряжениями Правительства РФ от 29 декабря 2015 г. № 2729-р и Совета Министров Республики Крым от 28 июня 2016 г. № 680-р имущественный комплекс государственного унитарного предприятия Республики Крым «Крымская железная дорога» (включая недвижимое имущество, особо ценное движимое имущество, транспортные средства, земельные участки — в соответствии с приложениями к распоряжению) передан безвозмездно в федеральную собственность, предприятие предоставлено в ведение Росжелдора. Приказом Росжелдора от 14 января 2016 г. № 14 утвержден устав федерального государственного унитарного предприятия «Крымская железная дорога». В силу устава и положений ГК РФ и ранее указанного Федерального закона от 14 ноября 2002 г. № 161-ФЗ объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования находятся в собственности Российской Федерации и принадлежат данному предприятию на праве хозяйственного ведения. То есть имущественный статус данного предприятия аналогичен ФГУП — железным дорогам, которые осуществляли свою деятельность до создания ОАО «РЖД».

Делая обзор всего спектра возможных правовых режимов использования объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в современной России, необходимо упомянуть и о варианте государственно-частного партнерства. Пункт 3 ч. 1 ст. 4 Федерального закона от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях», как и п. 3 ч. 1 ст. 7 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 224-ФЗ «О государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве в Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», относят к возможным объектам соглашений объекты железнодорожного транспорта.

С целью создания и эксплуатации объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования в настоящее время действует концессионное соглашение на основании распоряжения Правительства РФ от 8 августа 2018 г. № 1663-р «О заключении концессионного соглашения на финансирование, строительство и эксплуатацию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования «Обская — Салехард — Надым»». Однако в стадию строительства данный проект пока не вступил.

Подытоживая, можно сделать следующие выводы:

— со времен Древнего Рима пути сообщения государственного значения находились под особым вниманием публичной стороны, более того, управление ими является одной из государствообразующих задач;

— правовой режим железных дорог общего пользования обусловлен их значением для государства и, как показывает историческое сравнение и сравнение правового регулирования в зарубежных странах, как правило, имеет особенности, позволявшие государству сохранять свое влияние (контроль) на имущество, обеспечивающее деятельность железной дороги;

— в нашей стране за весь период существования железных дорог системно государство никогда не предоставляло полных имущественных прав на железные дороги общего пользования частным обществам, обеспечивающим создание и (или) эксплуатацию таких дорог;

— в настоящее время единый хозяйствующий субъект — ОАО «РЖД» владеет объектами железнодорожной инфраструктуры общего пользования на своеобразном, ограниченном праве. Вместе с тем АО «АК ЖДЯ» владеет (хотя в несравнимо меньшем объеме) такими же по назначению объектами, и никаких специальных ограничений права собственности этого общества действующее законодательство не предусматривает. Данный вопрос требует дальнейшего исследования с подготовкой предложений, которые придали бы должностующий универсальный характер правовому регулированию.

Литература

1. Борзенко, А. А. Концессия железнодорожного права: Опыт сравнительно-законодательного исследования / А. А. Борзенко. — Москва : Книга по требованию, 2019.
2. Вещные права на землю в избранных фрагментах из Дигест Юстиниана / перевод с латинского и ответственный редактор Л. Л. Кофанов — Москва : Статут, 2006.
3. Каражде-Искров, Н. П. Серия научных монографий / Н. П. Каражде-Искров. — Иркутск, 1927. — № 2.
4. Козлихин, И. Ю. История политических и правовых учений: от софистов до Гегеля : учебник / И. Ю. Козлихин. — Санкт-Петербург, 2005.
5. Крупко, Р. С. Законодательное регулирование железнодорожных концессий в Западной Европе и Российской империи в XIX веке: историко-правовое исследование : дис. ... канд. юрид. наук / Р. С. Крупко. — Калининград, 2011 // <https://www.dissercat.com/content/zakonodatelnoe-regulirovanie-zheleznodorozhnykh-kontsessii-v-zapadnoi-evrope-i-rossiiskoi-im>.
6. Куликов, А. В. Общий курс транспорта : учебное пособие / А. В. Куликов, С. А. Ширяев, Л. Б. Миротин. — Волгоград : ВолгГТУ, 2016.
7. Левин, Д. Ю. История железнодорожного транспорта : учебное пособие / Д. Ю. Левин. — Ростов на Дону : Феникс, 2018.
8. Суханов, Е. А. Вещное право: научно-познавательный очерк / Е. А. Суханов. — 2-е изд., стер. — Москва : Статут, 2021.

References

1. Borzenko, A. A. Kontsessiya zheleznodorozhnogo prava: Opyt sravnitel'no-zakonodatel'nogo issledovaniya [Concession of railway law: Experience of

- comparative legislative research] / A. A. Borzenko. — Moskva : Kniga po trebovaniyu, 2019.
2. Veshchnyye prava na zemlyu v izbrannykh fragmentakh iz Digest Yustiniana [Property rights to land in selected fragments from Justinian's Digest] / perevod s latinskogo i otvetstvennyy redaktor L. L. Kofanov — Moskva : Statut, 2006.
 3. Karazhde-Iskrov, N. P. Seriya nauchnykh monografiy [A series of scientific monographs] / N. P. Karazhde-Iskrov. — Irkutsk, 1927. — № 2.
 4. Kozlikhin, I. YU. Istoriya politicheskikh i pravovykh ucheniy: ot sofistov do Gegelya : uchebnyk [History of political and legal doctrines: from the sophists to Hegel] / I. YU. Kozlikhin. — Sankt-Peterburg, 2005.
 5. Krupko, R. S. Zakonodatel'noye regulirovaniye zheleznodorozhnykh kontsessiy v Zapadnoy Yevrope i Rossiyskoy imperii v XIX veke: istoriko-pravovoye issledovaniye : dis. ... kand. jurid. nauk [Legislative regulation of railway concessions in Western Europe and the Russian Empire in the 19th century: historical and legal research] / R. S. Krupko. — Kaliningrad, 2011 // <https://www.dissercat.com/content/zakonodatelnoe-regulirovanie-zheleznodorozhnykh-kontsessii-v-zapadnoi-evrope-i-rossiiskoi-im>.
 6. Kulikov, A. V. Obshchiy kurs transporta : uchebnoye posobiye [General course of transport] / A. V. Kulikov, S. A. Shiryayev, L. B. Mirotin. — Volgograd : VolgGTU, 2016.
 7. Levin, D. YU. Istoriya zheleznodorozhnogo transporta : uchebnoye posobiye [History of railway transport] / D. YU. Levin. — Rostov na Donu : Feniks, 2018.
 8. Sukhanov, Ye. A. Veshchnoye pravo: nauchno-poznavatel'nyy ocherk [Property law: scientific and educational essay] / Ye. A. Sukhanov. — 2-ye izd., ster. — Moskva : Statut, 2021.