

а с момента официального подписания Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.06.2018 № 26, по сути, получила внедрение в правовую жизнь.

В результате правовой диффузии как одного из элементов процесса правовой инновации ответственность за перевозимую пассажиром ручную кладь (недостачи, повреждения, риск утраты) лежит не на перевозчике, а на самом пассажире, если он не докажет, что в порче ручной клади виноват перевозчик.

Sergey Leonidovich Merzlyakov
*Dean of the Faculty of Higher Education
of the Volga Region Institute (branch)
of the All-Russian State University
of Justice (RLA of the Ministry of Justice
of Russia), Candidate of Historical
Sciences, Docent*

Сергей Леонидович Мерзляков
*Декан факультета высшего
образования Поволжского
института (филиала) ВГУЮ (РПА
Минюста России), кандидат
исторических наук, доцент
E-mail: dfvosar@yandex.ru*

Исторические аспекты возникновения и развития института грузовых перевозок в отечественном законодательстве

Historical Aspects of the Emergence and Development of the Institute of Freight Transportation in Domestic Legislation

Транспортная система всегда была и остается одним из основополагающих аспектов экономического развития любого государства. Ее структура, эффективность и особенности функционирования напрямую влияют на темпы роста и общее благополучие страны, способствуя прогрессу или ускоряя его, либо, напротив, создавая значительные препятствия.

На начальных этапах становления и развития национальной экономики, когда формируется стройная система народного хозяйства, роль транспорта приобретает поистине ключевое значение. В этот период, как подчеркивают исторические источники, на первый план выходят грузовые и пассажирские перевозки, которые становятся движущей силой экономического роста. Юридическая и экономическая литература советского периода неоднократно акцентировала внимание на исключительной важности транспортной отрасли. Высказывание О. С. Иоффе о том, что «в экономической жизни нашей страны транспорт занимает особое место», является ярким тому подтверждением.

Анализ этого утверждения позволяет глубже понять значимость транспорта не просто как совокупности технических средств, но и как незаменимого связующего звена между различными отраслями промышленности, интегрирующего элемента, определяющего эффективность производства и распределения товаров. Транспорт выступает катализатором экономического развития, обеспечивая бесперебойное движение продукции от производителя к потребителю, соединяя воедино сферы производства и обращения. Однако роль транспорта выходит далеко за рамки простой доставки грузов. Он предоставляет гораздо более широкий спектр услуг, включая перевозки пассажиров и их багажа. Это многогранное влияние транспорта на все аспекты жизни общества часто упускалось из виду в упрощенных экономических моделях.

Современный подход требует учета не только объема перевозок, но и качества предоставляемых услуг, их доступности, влияния на экологическую обстановку и социальную справедливость. В советский период, к сожалению, правовое регулирование транспортной деятельности находилось на относительно низком уровне. Отсутствие четких и эффективных нормативных актов, несовершенство законодательной базы приводило к множеству проблем, тормозило развитие отрасли и, что особенно важно, способствовало формированию низкого уровня правосознания граждан. Люди попросту не осознавали в полной мере значимости транспорта для функционирования государства и собственного благополучия. Это, в свою очередь, приводило к недостаточному контролю за безопасностью перевозок, неэффективному использованию ресурсов и повсеместному игнорированию правовых норм.

Следует отметить, что низкий уровень правового регулирования был обусловлен не только недостатком внимания со стороны законодателей, но и специфическими

условиями того времени, плановой экономикой, ограниченным доступом к информации и общей атмосферой, которая не стимулировала развитие гражданской инициативы и правовой культуры. Это порочный круг, когда отсутствие развитого правового поля препятствует развитию отрасли, а слабое развитие отрасли, в свою очередь, не способствует совершенствованию законодательства. Такая ситуация требовала системных изменений, коренного переосмысления роли и значения транспорта в народном хозяйстве и разработки новых, более эффективных механизмов его правового регулирования. Только комплексный подход, включающий в себя совершенствование законодательства, повышение правовой грамотности граждан и инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры, мог бы вывести отрасль на качественно новый уровень.

Исторический опыт свидетельствует о том, что недооценка роли транспорта чревата серьезными экономическими и социальными последствиями. Поэтому постоянный мониторинг состояния транспортной системы, анализ существующих проблем и своевременное принятие адекватных мер по их устранению являются необходимыми условиями устойчивого развития любого государства.

Irina Nikolaevna Osipova

Associate Professor of the Department of Civil Law and Procedure of the Volga Region Institute (branch) of the All-Russian State University of Justice (RLA of the Ministry of Justice of Russia), Candidate of Historical Sciences, Docent

Ирина Николаевна Осипова

*Доцент кафедры гражданского права и процесса Поволжского института (филиала) ВГУЮ (РПА Минюста России), кандидат исторических наук, доцент
E-mail: osipovairina1@yandex.ru*

Развитие государственной политики в транспортной отрасли

Development of State Policy in the Transport Sector

Темпы развития внутренних и внешних экономических связей в России в последние годы привели к необходимости совершенствования правовых инструментов реализации Транспортной стратегии РФ. Анализ системы целеполагания Транспортной стратегии позволяет выделить основные направления развития законодательства в транспортной отрасли, а именно, совершенствование правового регулирования обеспечения транспортной безопасности, формирование правовых основ новых моделей государственной-частного партнерства в транспортной отрасли, развитие правовых инструментов защиты информации при организации перевозок грузов и пассажиров.

В рамках правовой конструкции обеспечения транспортной безопасности представляется необходимым не только пересмотр базовых понятий, содержащихся в Федеральном законе «О транспортной безопасности», но и разработка административно-правового механизма взаимодействия субъектов, наделенных законодательством определенными обязанностями по осуществлению мер, направленных на создание условий безопасного функционирования объектов транспортного комплекса. Важным условием эффективного функционирования системы транспортной безопасности является конкретизация мер и инструментов, составляющих содержание понятия «обеспечение транспортной безопасности», а также уточнение «иных мер, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства». А формирование модели административно-правового механизма взаимодействия субъектов транспортной отрасли должно опираться, с одной стороны, на понимание транспортной безопасности и как состояния защищенности, и как процесса обеспечения безопасности, с другой, — учитывать специфику организации пассажирских и грузовых перевозок, а также особенности перевозок различными видами транспорта — морским, железнодорожным, автомобильным.

Кроме этого важной представляется концептуальная согласованность мер, направленных на обеспечение транспортной безопасности, стратегий, проектов и государственных программ, определяющих перспективы развития транспортной отрасли. Реализуемые в