

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТОМ РОССИИ

Штепа А.А., Анохина С.В., Панявина Е.А.

*ФГБОУ ВО «Воронежский государственный
лесотехнический университет им. Г.Ф. Морозова»
г. Воронеж, Российская Федерация*

Аннотация. В статье авторы анализируют систему государственного управления транспортным комплексом России, имеющим критическое значение для экономики и безопасности страны. Рассматриваются правовые основы управления, закрепленные в Конституции РФ и отраслевом законодательстве, а также структура ключевых органов исполнительной власти. Особое внимание уделяется выявлению системных проблем: сложности межведомственной координации, дублированию функций, вызовам регулирования естественных монополий и медленной адаптации к технологическим инновациям. В результате исследования определены ключевые направления модернизации системы, направленные на повышение ее гибкости, эффективности и способности отвечать на современные вызовы.

Ключевые слова: государственное управление, транспортный комплекс, координация, дублирование функций, естественные монополии, технологические инновации, административная реформа.

STATE MANAGEMENT OF TRANSPORT IN RUSSIA

Shtepa A.A., Anokhina S.V., Panyavina E.A.

*Voronezh State University of Forestry and Technologies
named after G.F. Morozov,
Voronezh, Russia*

Abstract. In the article, the authors analyze the state management system of Russia's transport complex, which is critically important for the country's economy and security. They examine the legal foundations of management, enshrined in the Constitution of the Russian Federation and sectoral legislation, as well as the structure of key executive bodies. Special attention is paid to identifying systemic problems: complexity of interagency coordination, duplication of functions, challenges in regulating natural monopolies, and slow adaptation to technological innovations. As a result of the research, key directions for modernizing the system are identified, aimed at

increasing its flexibility, efficiency, and ability to respond to contemporary challenges.

Keywords: state management, transport complex, coordination, duplication of functions, natural monopolies, technological innovations, administrative reform.

Транспортный комплекс, являясь связующим звеном экономики и основой обеспечения национальной безопасности, не может существовать без постоянного и системного управленческого воздействия со стороны государства. В условиях России с ее уникальной пространственной протяженностью и разнообразием видов транспорта значение эффективного государственного управления в этой сфере многократно возрастает. Управление транспортом представляет собой сложный, многогранный процесс, регламентированный нормами различных отраслей права, но в своей основе имеющий административно-правовую природу [2].

В самом общем виде управление представляет собой деятельность по упорядочению элементов определенного объекта. Применительно к социальным системам, к которым безусловно относится транспорт, субъектом управления выступает участник, наделенный властными полномочиями, а объектом – участник, подвергающийся упорядочивающему воздействию.

Государственное управление на транспорте следует определять, как разновидность управления в публичном праве, осуществляемое в целях удовлетворения потребностей государства и общества в перевозках посредством реализации государственной политики в транспортной сфере. Его специфика обусловлена двойственной природой транспортных отношений, которые включают как частноправовые (договоры перевозки), так и публично-правовые (безопасность, лицензирование, техническое регулирование) элементы. Государство воздействует на эти отношения двумя основными способами: через нормотворческую деятельность (правовое регулирование) и через деятельность специально уполномоченных органов исполнительной власти (непосредственное управление) [2].

Правовой фундамент государственного управления транспортом заложен Конституцией Российской Федерации. Согласно пункту «и» статьи 71,

федеральные транспорт и пути сообщения находятся в исключительном ведении Российской Федерации. Это конституционное положение предопределяет федеральный уровень управления основными видами транспорта (железнодорожным, воздушным, морским, внутренним водным). Организация управления транспортом, не отнесенным к федеральному (например, частью автомобильных дорог, городским электрическим транспортом), возлагается на органы власти субъектов РФ и муниципальные образования [1].

Ключевыми федеральными законами, устанавливающими рамки управления, являются: Федеральный конституционный закон «О Правительстве Российской Федерации», Гражданский кодекс РФ (главы 40, 41), а также отраслевые транспортные уставы и кодексы, которые, согласно ч. 2 ст. 784 ГК РФ, имеют приоритет в регулировании специальных условий перевозок. Важную роль играют указы Президента РФ и постановления Правительства РФ, детализирующие полномочия и структуру органов управления.

Система федеральных органов исполнительной власти в области транспорта построена по классической трехзвенной модели, разделяющей функции выработки политики, контроля и оказания услуг / управления имуществом. Эта структура обеспечивает, с одной стороны, специализацию, с другой – необходимое единство управления отраслью [3].

Являясь головным органом, Минтранс России осуществляет функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию. Его сфера ответственности охватывает практически все виды транспорта: гражданскую авиацию, морской, внутренний водный, железнодорожный, автомобильный, промышленный и городской электрический транспорт, а также дорожное хозяйство. Анализ полномочий Минтранса представлен в таблице 1.

Таблица 1 – Ключевые полномочия Минтранса России в области нормативно-правового регулирования

Регламентация перевозочного процесса	Утверждение правил перевозок пассажиров, багажа, грузов, в том числе опасных, правил перевозок в прямом смешанном сообщении.
Тарифное регулирование	Установление порядка формирования и применения тарифов, правил взимания сборов.

Унификация документооборота	Утверждение форм транспортных документов (билетов, накладных, коносаментов).
Регулирование трудовых отношений	Установление особенностей режима труда и отдыха для отдельных категорий работников транспорта (машинистов, водителей, членов экипажей), порядка их профессионального отбора.
Регистрация и учет	Утверждение правил государственной регистрации воздушных, морских и речных судов.
Организация контроля	Определение порядка осуществления контроля в портах, на судах и иных объектах транспортной инфраструктуры.

Таким образом, Минтранс России формирует общее правовое поле, в котором функционируют все участники транспортных отношений.

Подчиненные Минтрансу России федеральные агентства осуществляют функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в привязке к конкретному виду транспорта (таблица 2)

Таблица 2 – Функции федеральных агентств в системе государственного управления транспортом

Федеральное агентство железнодорожного транспорта (Росжелдор)	Открытие / закрытие железнодорожных станций и путей общего пользования, составление их перечней.
Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация)	Организация сертификации аэродромов и аэропортов, обеспечение аэронавигационного обслуживания.
Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот)	Организация работ по предупреждению разливов нефти, защите судоходства.
Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)	Управление федеральными автомобильными дорогами, выдача разрешений на их строительство и реконструкцию, введение ограничений движения.
Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор)	Контроль и надзор за соблюдением транспортного законодательства.

Несмотря на детально прописанную структуру и полномочия, система государственного управления транспортом в России сталкивается с рядом системных проблем, в частности:

1. Сложность и громоздкость координации. Трехзвенная модель при всей своей логичности порождает необходимость постоянной координации между

Минтрансом, службой и пятью агентствами (включая Росавтодор). Разделение функций «политики», «услуг» и «надзора» на практике может приводить к ведомственным барьерам, замедлению принятия решений и размыванию ответственности. Проблема усугубляется при реализации комплексных межвидовых проектов (транспортно-логистические кластеры, мультимодальные перевозки).

2. Дублирование функций и «ведомственная разобщенность». Ространснадзор осуществляет надзор за безопасностью на всех видах транспорта, но при этом существуют другие надзорные органы с пересекающимися полномочиями: ГАИ МВД РФ (безопасность дорожного движения), инспекции в области промышленной и экологической безопасности, прокуратура. Это создает риск избыточного административного давления на бизнес в виде многочисленных проверок от разных ведомств.

3. Вызовы реформирования естественных монополий. В сегменте естественных монополий (как, например, инфраструктура железнодорожного транспорта) государственное регулирование включает установление тарифов и обеспечение недискриминационного доступа. Балансирование между необходимостью инвестиционного развития монополий (через тарифы), защитой интересов пользователей-грузовладельцев и созданием условий для здоровой конкуренции на перевозочном рынке остается одной из самых сложных управленческих задач. Противоречия между регуляторной и хозяйственной функциями государства особенно ярко проявляются в холдингах с госучастием (ОАО «РЖД»).

4. Адаптация к технологическим инновациям. Структура управления сформирована в эпоху традиционных транспортных технологий. Стремительное развитие беспилотного транспорта, цифровых платформ, электрической мобильности, логистических технологий ставит перед регулятором новые вызовы. Требуется оперативное обновление нормативной базы, создание новых регламентов безопасности, пересмотр подходов к лицензированию и страхованию, что в рамках существующей бюрократической системы часто происходит с запозданием.

5. Региональная асимметрия. Концентрация управления федеральным транспортом в центре может не учитывать в полной мере региональную специфику. Например, проблемы развития транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке, в Сибири или на Крайнем Севере требуют гибких, адаптированных решений, для выработки которых необходимы эффективные механизмы взаимодействия федерального центра и субъектов РФ.

Проведенный анализ позволяет сделать вывод о том, что в России сформирована разветвленная, детально регламентированная система государственного управления транспортом. Ее ядро составляет трехзвенная структура во главе с Минтрансом России, которая реализует полный цикл управленческих функций: от стратегического планирования и нормотворчества через оказание государственных услуг до тотального контроля и надзора за безопасностью. Такая система исторически обусловлена стратегическим значением транспортного комплекса и необходимостью обеспечения его устойчивого и безопасного функционирования. [3, 4]

Однако эта же система демонстрирует внутренние противоречия и сталкивается с вызовами времени. Проблемы координации, дублирования функций, сложности регулирования естественных монополий и медленной адаптации к цифровой трансформации указывают на направления необходимой модернизации. Дальнейшее совершенствование государственного управления транспортом должно быть направлено на повышение гибкости и клиентоориентированности управленческого аппарата, оптимизацию контрольно-надзорной деятельности с переходом к риск-ориентированному подходу, а также на создание правовых условий для внедрения инноваций. Это позволит обеспечить не только безопасность и стабильность, но и динамичное развитие национальной транспортной системы, отвечающее потребностям экономики и общества в XXI веке.

Список литературы

1. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. (с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 г.) / Официальный сайт. – URL: <http://www.constitution.ru> (дата обращения: 12.01.2026).
2. Транспортное право : учебник / Н. А. Духно, А. И. Землин, С. Н. Артамонова [и др.]. – 4-е изд., пер. и доп. – Москва : Издательство Юрайт, 2024. – 522 с.
3. Штепа, А. А. История транспортного законодательства России / А. А. Штепа, С. В. Анохина, Е. Н. Штепа // Будущее науки: инновации и междисциплинарные исследования : материалы Национальной научно-практической конференции, Воронеж, 22 января 2025 года. – Воронеж : Воронежский государственный лесотехнический университет, 2025. – С. 35-37.
4. Международное право на автомобильном транспорте / А. А. Штепа, С. В. Анохина, Е. А. Панявина, А. В. Иванова // Будущее науки: инновации и междисциплинарные исследования : материалы Национальной научно-практической конференции, Воронеж, 22 января 2025 года. – Воронеж : Воронежский государственный лесотехнический университет, 2025. – С. 48-52.

References

1. Constitution of the Russian Federation: adopted by popular vote on December 12, 1993 (with amendments approved by the nationwide vote of July 1, 2020) / Official website. – URL: <http://www.constitution.ru> (date of access: 12.01.2026).
2. Transport Law : Textbook / N. A. Dukno, A. I. Zemlin, S. N. Artamonova [et al.]. – 4th ed., revised and supplemented. – Moscow: Yurait Publishing House, 2024. – 522 p.
3. Shtepa, A. A. History of Transport Legislation in Russia / A. A. Shtepa, S. V. Anokhina, E. N. Shtepa // The Future of Science: Innovations and Interdisciplinary Research : Proceedings of the National Scientific and Practical Conference, Voronezh, January 22, 2025. – Voronezh : Voronezh State University of Forestry and Technologies named after G.F. Morozov, 2025. – P. 35-37.
4. International Law in Road Transport / A. A. Shtepa, S. V. Anokhina, E. A. Panyavina, A. V. Ivanova // The Future of Science: Innovations and Interdisciplinary Research : Proceedings of the National Scientific and Practical Conference, Voronezh, January 22, 2025. – Voronezh : Voronezh State University of Forestry and Technologies named after G.F. Morozov, 2025. – P. 48-52.