

СЕМЧЕНКОВ

Андрей Сергеевич

*доктор политических наук,
профессор, Российский
университет транспорта,
Москва, Россия*

andsem4@yandex.ru

SEMCHENKOV

Andrej Sergeevich

*doctor of political sciences,
professor, Russian University
of Transport,
Moscow, Russia*

andsem4@yandex.ru

Исторические модели государственного управления транспортной комплексом России: сравнительный анализ / Historical models of public administration of Russia's transport complex: comparative analysis

Аннотация

Статья посвящена сравнительному анализу моделей механизма реализации государственной транспортной политики в дореволюционный, советский и современный периоды истории России. Для всех сравниваемых моделей характерны этатизм, централизация управления, контроль государства над транспортной инфраструктурой и сферой перевозок. Дореволюционная модель способствовала экономическому и политическому становлению России, однако не обеспечила кардинальных перемен в расширении транспортной системы страны и внедрении в нее передовых достижений науки и техники. Данные недостатки были успешно устранены советской моделью, однако она базировалась на административно-командных и директивно-плановых методах управления отраслью, отказе от опоры на частную предпринимательскую инициативу и инвестиции для развития инфраструктуры, патернализме по отношению к транспортным потребностям общества. К преимуществам современной модели управления транспортом РФ можно отнести планомерный и выверенный характер ее функционирования, направленный на опережение строительства транспортной инфраструктуры по отношению к темпам экономического развития страны и хозяйственного освоения ее новых труднодоступных районов. Однако избранный нынешним руководством России темп ввода в строй объектов транспортной инфраструктуры создает во многом сдерживающий по отношению к национальной экономике эффект, что негативно сказывается на развитии большинства регионов и социальной стабильности в нашей стране. Выходом из этого противоречия могло бы стать ускорение развития транспортной инфраструктуры за счет совместных усилий государства, бизнеса, науки и широкого волонтерского движения.

Ключевые слова

Государственное управление; государственно-частное партнерство; историческая модель; новации; транспортное ведомство; планирование; транспортная система; централизация.

Abstract

The article is dedicated to the comparative analysis of models of

the mechanism of public transport policy implementation in the pre-revolutionary, Soviet and modern periods of the history of Russia. Statism, centralization of management, public control over transport infrastructure and the sphere of transportation are common characteristic of all the models compared. The pre-revolutionary model contributed to the economic and political formation of Russia, however, it did not provide cardinal changes in the expansion of the country's transport system and the introduction of advanced achievements of science and technology into it. These shortcomings were successfully eliminated by the Soviet model, but it was based on administrative-command and directive-planning methods of industry management, refusal to rely on private business initiative and investment for infrastructure development, paternalism in relation to the transport needs of society. The advantages of the modern model of transport public administration of the Russian Federation include the planned and verified nature of its functioning, aimed at advancing the construction of transport infrastructure in relation to the pace of economic development of the country and the economic development of its new hard-to-reach areas. However, the pace of commissioning of transport infrastructure facilities chosen by the current leadership of Russia creates a largely constraining effect in relation to the national economy, which negatively affects the development of most regions and social stability in this country. The way out of this contradiction could be to accelerate the development of transport infrastructure through the joint efforts of the government, business, science and a broad volunteer movement.

Keywords

Public administration; public-private partnership; historical model; innovations; transport department; planning; transport system; centralization.

Исторические модели государственного управления транспортным комплексом представляют собой существовавшие в определенные периоды в прошлом механизмы реализации государственной транспортной политики – системы органов власти и управления, предназначенных для общего руководства, планирования, организации и координации деятельности по строительству и обустройству путей сообщения, а также регулированию грузовых и пассажирских перевозок по ним. В отечественной истории можно выделить формировавшиеся длительное время и отличавшиеся своеобразием своей морфологии, решаемых задач, степенью централизации, взаимодействия с предпринимательскими кругами и обществом системы государственного управления транспортом в дореволюционной, советской России и СССР, а также в Российской Федерации. Целью настоящей статьи является проведение сравнительного анализа исторических моделей государственного управления транспортом и выявление их преимуществ и недостатков. Основными сравнительными характеристиками сопоставляемых моделей служат системы органов власти и управления в центре, регионах и на местах, институты государственно-частного партнерства и общественно-государственных отношений в сфере транспорта, доля государственно сектора в ней, широта внедрения новаций и

достижений научно-технического прогресса на транспорте, степень охвата транспортной сетью территории страны, мера централизации управления транспортным комплексом.

Государственное управление транспортным комплексом России берет свое начало с взимания сборов на строительство мостов (мостовщины) и дорог (перевоза) с податного населения Древней Руси в X в. Однако органы государственного управления, в ведение которых были отнесены в том числе и вопросы строительства и обустройства транспортных коммуникаций, возникают в ходе первых административных реформ. Речь идет о Ямской избе и Ямском приказе в Русском централизованном государстве в XV – XVII вв., а также об учрежденной Петром I системе коллегий, среди которых сухопутными дорогами, речными путями и морским портами ведали Камер- и Коммерц-коллегии под общим руководством Правительствующего сената. Обустройство путей местного значения было отнесено к компетенции губернаторов и воевод. В дальнейшем в качестве органов управления видами транспорта общего пользования действовали Канцелярия перспективной дороги, Канцелярия от строений государственных дорог, Комиссия о дорогах в государстве, Департамент водяных коммуникаций и Экспедиция устройства дорог в государстве. В 1809 г. появляется первое отечественное общетранспортное ведомство – Управление водяными и сухопутными сообщениями, в дальнейшем – Главное управление путей сообщения, с 1820 г. приобретшее статус, равный министерству Российской империи. Непосредственно проектированием и строительством водных путей и сухопутных дорог занимались военизированные организации – Корпус гидравликов и Корпус инженеров водяных и сухопутных сообщений (Корпус инженеров путей сообщения до 1867 г., когда он приобрел гражданский статус), на местах – округа путей сообщения.

С этого времени окончательно оформляется модель государственного управления транспортным комплексом дореволюционной России. Основными уровнями данной системы стали центральный, макрорегиональный и местный. На центральном уровне система была представлена такими институтами власти, как император (принятие и утверждение всех ключевых решений относительно развития, устройства и содержания транспортной сети страны, нормативного регулирования, создания новых видов магистрального транспорта, партнерства государства и предпринимательских кругов в сфере строительства и обустройства коммуникаций), Государственный Совет (разработка проектов законов, затрагивавших транспорт), Комитет министров и Совет министров (подготовка проектов высочайших указов и других актов монарха, касающихся сферы транспорта, выдача концессий, учреждение железнодорожных обществ, предоставление государственных гарантий под их ценные бумаги, выкуп частных железных дорог в казну), Главное управление путей сообщения и публичных зданий, а затем Министерство путей сообщения (центральный исполнительный орган государственного управления, имевший структурные подразделения по видам транспорта, занимавшийся проектированием

транспортных сетей, руководством строительством и обустройством внутренних водных гидротехнических сооружений, шоссейных дорог, государственных железнодорожных магистралей, морских портов, надзором над работой местных органов, а также иными техническими и административно-хозяйственными вопросами). На макрорегиональном уровне государственное управление транспортом осуществлялось округами путей сообщения, на которые возлагалось строительство и обустройство магистральных транспортных водных и сухопутных коммуникаций. На местном уровне в губерниях, уездах, земствах осуществлялись работы по обустройству дорог локального значения¹.

Для руководства реализацией принципиально новых проектов в сфере строительства железных дорог и иных коммуникаций образовывались органы особой компетенции – комитеты. Во главе этих органов стояли наследники престола и лица из ближайшего окружения монархов. Это указывало на высокую значимость выполняемой данными структурами работы и наделение их руководителей достаточными для изыскания и концентрации требующихся средств полномочиями. Так, в 1835 г. был создан Комитет для обсуждения вопроса о строительстве Царскосельской железной дороги, в 1842 г. – Комитет для устройства Санкт-Петербургско-Московской железной дороги (под председательством цесаревича Александра Николаевича, будущего императора Александра II). Совещательным органом некоторое время служил Комитет железных дорог (его председателем стал канцлер К.В. Нессельроде). В 1878 г. был учрежден Комитет по устройству общества «Добровольный флот» под председательством цесаревича Александра Александровича (будущего Александра III), заместителем которого стал обер-прокурор Святейшего Синода К.П. Победоносцев. В 1891 г. был образован Комитет Сибирской железной дороги во главе с цесаревичем Николаем Александровичем (будущим императором Николаем II).

В условиях Первой мировой войны были выработаны механизмы чрезвычайного управления транспортом. Так, в 1915 – 1917 гг. под руководством министра путей сообщения действовало наделенное широкими правами директивного управления работой государственных дорог и частных компаний Особое совещание для обсуждения и объединения мероприятий по перевозке топлива, продовольственных и военных грузов.

В систему государственного управления транспортом входили и некоторые подконтрольные власти транспортные организации, в частности, судходное общество «Добровольный флот». Однако широкий размах данная практика включения в систему управления контролируемых правительством компаний не приобрела.

Подсистемой государственного управления транспортным комплексом империи являлись институты взаимодействия органов власти с банковскими структурами, купечеством, предпринимателями, компаниями, осуществлявшими грузовые и пассажирские перевозки, общественными организациями. Взаимодействие власти, остро

¹ Транспорт России. Исторические очерки. Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет существования (1798 – 1898 гг.). М.: ООО «Издательство «Пан пресс», 2009. С. 26 – 243.

заинтересованной в притоке частных инвестиций для развития транспорта, с отечественным и зарубежным бизнесом нашло свое выражение в такой форме государственно-частного партнерства в сфере транспорта, как предоставление концессий на строительство общенациональной сети, отдельных линий и участков железных дорог. Оно, однако, оказалось малопродуктивным: построенные на частные средства пути были малопригодны для эксплуатации, движение поездов по ним не было согласовано с перевозками по другим линиям. Опыт выдачи концессий был отмечен неэффективным менеджментом взявшейся за строительство целой сети магистралей акционерной компании «Главное общество российских железных дорог» и закономерным следствием этого – его финансовым крахом. Практика выдачи концессий завершилась выкупом государством частных линий и участков с целью их приведения в соответствие с нормативными требованиями и интеграции в единую сеть железных дорог страны.

Более плодотворным было взаимодействие государства с объединениями предпринимателей по отдельным видам транспорта, в котором власть выполняла функции патроната. Такими объединениями стали съезды железнодорожников, русских деятелей по водным путям и по шоссейному делу. В рамках их собраний, на которых присутствовали высокопоставленные представители Министерства путей сообщения, был налажен диалог предпринимателей с государством по наболевшим и неотложным проблемам соответствующих видов транспорта: объединению работы функционировавших по собственным правилам отдельных концессионных железных дорог, строительству шоссе и их приспособлению к движению автомобилей, и др.

Взаимодействие государства и общества в сфере транспортных коммуникаций осуществлялось за счет патроната власти над Императорскими Русским географическим и Русским техническими обществами. Общественное ведомство империи нуждалось в результатах экспедиций Русского географического общества, его картографических, статистических и исследовательских работах для развития транспортной сети как в Европейской части страны, так и на ее окраинах. Ценен был и вклад Русского технического общества в развитие путей сообщения: в круг разрабатывавшихся его членами проблем входили вопросы инженерно-строительного, горного дела, военной и морской техники, электротехники, воздухоплавания, железнодорожного дела. В частности, в обществе дискутировались вопросы строительства железнодорожной магистрали в Сибири, а также теории и практики воздухоплавания. Общественные организации, объединявшие в своих рядах практиков, видных ученых и энтузиастов, создавались и для развития отдельных видов транспорта – к ним, например, относятся Императорское общество для содействия русскому торговому мореходству, Императорское Российское автомобильное общество, Всероссийский императорский аэроклуб.

Таким образом, система государственного управления транспортным комплексом дореволюционной России включала в себя императора как главного политического субъекта и обеспечивающие его деятельность институты, центральные исполнительные органы, органы

управления на местах, институты государственно-частного партнерства и государственно-общественных отношений. Особенности исторической модели управления транспортом дореволюционной России стала доминирующая роль государства в развитии путей сообщения, которое, если не принимать во внимание относительно непродолжительный период Великих реформ, взяло на себя основные функции по их строительству и обустройству. Стратегическое руководство этой деятельностью осуществлял монарх, определявший приоритетные направления работы государственного аппарата и его взаимодействия с предпринимательскими кругами и обществом. Планирование развития транспортной отрасли ограничивалось лишь составлением межведомственными совещательными органами под эгидой МПС проектов транспортной сети империи. Государственный сектор, тем не менее, не был повсеместно доминирующим, прежде всего это касается внутреннего водного и морского транспорта, где была велика доля частных пароходств. Новации в транспортной сфере в основном заимствовались из европейских стран, отдельные прорывные изобретения и открытия в этой области зачастую не получали широкого внедрения из-за незаинтересованности в этом чиновничества. В качестве примеров здесь можно привести развитие авиации и автомобильного транспорта, которые длительное время не получали поддержки со стороны царской бюрократии. Сама транспортная сеть охватывала собой Европейскую часть империи и была слабо развита на территориях за Уралом, на Кавказе и в Средней Азии. В целом система государственного управления транспортным комплексом носила умеренно централизованный характер: вопросы строительства и обустройства дорог местного значения оставались за органами управления губернского, уездного звеньев и земств.

Советская модель государственного управления транспортным комплексом в своем строении также имела несколько уровней: центральный, республиканский, региональный и местный. На уровне союзного центра руководство транспортным комплексом осуществлялось Центральным комитетом Коммунистической партии (РКП(б), ВКП(б), КПСС) и советским правительством (Совнаркомом РСФСР, СССР, Советом министров СССР), ведавшими вопросами транспортной политики и принимавшими по ним совместные постановления. Рабочими органами, осуществлявшими координацию работы транспорта, были Высший совет по железнодорожным перевозкам, Высший совет по перевозкам, Основная транспортная комиссия при Совете труда и обороны, Государственная общеплановая комиссия. За уровнем союзных республик, регионов (вначале губерний и уездов, потом автономий, краев, областей, городов центрального подчинения) и районов закреплялись полномочия по управлению местным транспортом. Говоря об исполнительных органах в центре, отметим, что советская модель зарождалась как система с одним общетранспортным ведомством (Народным комиссариатом путей сообщения РСФСР и СССР, ведавшим до 1930-х гг. местным шоссейным, железнодорожным, морским и речным транспортом) и несколькими отраслевыми органами управления видами транспорта (Бюро комиссаров авиации и воздухоплавания, Всероссийской

коллегией по управлению воздушным флотом Республики, Инспекцией Гражданского воздушного флота и Советом по гражданской авиации Главвоздухофлота СССР, Главным управлением водного транспорта Высшего совета народного хозяйства, Центральным автомобильным отделом и Центральным автомобильным отрядом Наркомата по военным и морским делам). В 1930-е гг. в связи с ростом потребностей народного хозяйства в развитии отдельных видов транспорта и концентрации ресурсов на этих направлениях советская модель начала серьезно меняться. Вместо одного общетранспортного ведомства – разукрупненного НКПС, сохранившего за собой управление железными дорогами, в ней появились народные комиссариаты (водного транспорта, морского и речного флотов, республиканские наркоматы автомобильного транспорта) и главные управления (гражданского воздушного флота, Всесоюзное центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта) по видам магистрального транспорта.

После ряда преобразований с 1960-х гг. механизм государственного управления транспортом на уровне Союза ССР стал включать в себя в качестве высшего звена ЦК КПСС и Совет министров. Органом директивного планирования развития транспорта, перевозок на нем и согласования работы всех его видов, разработки проектов решений правительства по созданию и развитию единой транспортной сети стал Государственный плановый комитет СССР с транспортной секцией. Попытки создания координирующего работу разных видов транспорта органа носили спорадический характер: образованные для этого бюро и комиссии Совета министров СССР действовали непродолжительное время и упразднялись. При этом следует упомянуть функционирование в условиях Великой Отечественной войны таких чрезвычайных координирующих органов, как Комитет по разгрузке железных дорог и Транспортный комитет при ГКО. Однако с прекращением военных действий на советской территории такие органы были признаны не нужными и расформированы решением руководства партии и правительства.

Кроме того, в механизм государственного управления вошли союзные ведомства по некоторым видам транспорта общего пользования (наркоматы, а затем министерства путей сообщения, морского флота, Главное управление Гражданского воздушного флота, ставшее в 1964 г. Министерством гражданской авиации). Эти ведомства занимались диспетчерским руководством, управлением перевозками и оперативным их планированием, надзорными и контрольными функциями по отношению к транспортной инфраструктуре и транспортным средствам. В подчинении данных ведомств находились финансово самостоятельные единицы: железные дороги с отделениями и линейными предприятиями; три хозрасчетных объединения морского флота с пароходствами, портами и предприятиями; республиканские объединения и управления гражданской авиации с производственными объединениями, аэропортами и иными предприятиями. Появившиеся в СССР транспорт электроэнергии и трубопроводные системы находились под управлением, соответственно, союзных министерств энергетики и электрификации, газовой и нефтяной промышленности,

а метрополитены находились в ведении МПС. Космическое ракетостроение и управление космическими аппаратами находились в ведении союзного Министерства общего машиностроения. На уровень союзных республик в рамках процесса децентрализации управления внутренним водным и автомобильным транспортом были переданы полномочия, ранее принадлежавшие центру: после 1953 г. начали функционировать министерства и главные управления речного флота, министерства автомобильных дорог и автотранспорта. Региональный и местный уровни управления транспортом не претерпели серьезных перемен, сохранив за собой решение вопросов местного значения¹.

Главным политическим субъектом системы государственного управления в СССР стали руководство Коммунистической партии, Политбюро и Секретариат, отделы ЦК КПСС, курировавшие вопросы развития транспорта. Их замыслы легитимировались и оформлялись в виде решений Съездов КПСС, законов, совместных постановлений ЦК партии и Совета министров СССР. Специфической особенностью советской экономики мобилизационного типа, обусловленной проведенной в 1918 г. национализацией транспортных организаций и компаний России, стало наличие значительной доли собственности государства в транспортном секторе (практически вся инфраструктура и большое количество транспортных средств). В отсутствие частного предпринимательства в сфере строительства и перевозок государство закономерно оказалось единственным субъектом развития транспортной инфраструктуры страны. Поэтому именно на его плечи легли все расходы в этой сфере. Данное обстоятельство исключало существование в СССР каких-либо форм государственно-частного партнерства и институтов взаимодействия с автономными от власти общественными организациями. Вместе с тем сосредоточение власти и управления ресурсами в руках государства до наступления кризисных явлений в развитии СССР позволило существенно расширить транспортную сеть страны, охватив ею в еще большей мере районы Севера, Сибири и Дальнего Востока, Средней Азии. Это же обстоятельство позволило не раз модернизировать всю транспортную систему, добиться реализации прорывных проектов в сфере железных, автомобильных дорог, гражданской авиации, морского и речного судоходства, атомного ледокольного флота, космической отрасли. В общем система государственного управления транспортом в СССР являлась высокоцентрализованной, вопросы республиканского, регионального и местного транспорта, в конечном счете, были включены в систему планирования развития экономики всей страны и находились под контролем союзного правительства.

Модель государственного управления транспортным комплексом современной России прошла через ряд реформ и ныне во многом напоминает модель дореволюционной России. В 1993 г. вслед за принятием новой Конституции в ведение РФ вошли железнодорожный транспорт, федеральные автомобильные дороги и железнодорожные магистрали общего пользования, воздушное пространство и авиационные трассы в нем, морские пути в границах внутреннего

¹ Коржихина Т.П. Советское государство и его учреждения: ноябрь 1917 г. – декабрь 1991 г.: Учеб. для вузов по специальности «История». 2-е изд., перераб. и доп. М.: РГГУ, 1994. С. 52 – 267.

моря и территориальных вод государства, внутренние водные пути, некоторые объекты инфраструктуры гражданской авиации и водного транспорта, транспортная деятельность в международном сообщении. На федеральном уровне в системе государственного управления действуют институты стратегического руководства транспортным развитием – Президент (определение основных направлений государственной политики в рассматриваемой области), Федеральное собрание (законодательство о транспорте), Правительство (организация системы государственного управления транспортным комплексом, разработка и внесение в парламент законопроектов о федеральном транспорте и путях сообщения), Совет безопасности и Государственный совет РФ (разработка документов долгосрочного планирования и содействие главе государства в реализации его полномочий).

В 1992 г. начался процесс сосредоточения функций государственного управления транспортом в одном ведомстве: Министерство транспорта РФ, созданное еще в 1990 г. на базе Министерства автомобильных дорог РСФСР, получило полномочия по разработке основ государственной политики и нормативному регулированию в области морского, речного и воздушного транспорта. В контексте развернувшихся в то время масштабных процессов дерегулирования экономики и приватизации государственной собственности на транспорте, превращения объединений и предприятий автотранспорта, морского и речного флотов, а также гражданской авиации в самостоятельные хозяйствующие субъекты количество объектов прямого управления органами федеральной, региональной и местной власти значительно сократилось. В 2004 г. в рамках мероприятий Административной реформы было упразднено Министерство путей сообщения и сформированы Министерство транспорта РФ, а также подведомственные ему федеральные агентства магистральных видов транспорта и Федеральная служба по надзору в сфере транспорта. На региональном уровне действуют исполнительные органы субъектов Федерации, регулирующие транспортные комплексы республик, краев, областей, автономий и городов федерального значения. Управление транспортными комплексами местного уровня осуществляют соответствующие органы муниципальных образований, районов.

Несмотря на негативное отношение правительств реформаторов к директивному планированию и административно-командным методам управления экономикой, в современной российской модели государственного управления транспортом все-же не удалось отказаться от планирования его развития как такового. Однако на смену директивному планированию пришло стратегическое индикативное планирование, разработка федеральных, государственных программ на базе прогнозов разных периодов упреждения.

Говоря о государственно-частном партнерстве, следует отметить, что в нашей стране данный институт действует в форме концессионных соглашений органов публичной власти с бизнесом о строительстве и обустройстве объектов транспортной инфраструктуры. Огрехи и изъяны практики реализации концессионных соглашений, имевшие

место в дореволюционной России и в период нэпа, были учтены, и сегодня государство (концедент) в лице подконтрольных ему компаний самостоятельно ведет работы в сфере строительства транспортной инфраструктуры на инвестиции концессионеров. Также функционируют наладившие диалог с властью ассоциации компаний и предпринимателей в сфере транспорта. Возродились структуры согласования интересов государства и транспортной отрасли в виде форумов – например, железнодорожных съездов, в работе которых участвуют делегаты от органов власти федерального и регионального уровней, профсоюзов, промышленности, компаний-перевозчиков и научных организаций. Кроме того, государство посредством управления находящимися в его собственности пакетами акций контролирует ряд крупных транспортных компаний, таких как естественная монополия РЖД, Аэрофлот, Совкомфлот, Газпром, Транснефть, ФСК ЕЭС.

Транспортная сеть страны, пережившая упадок в 1990-е гг., сегодня находится в процессе своего постепенного восстановления и развития. На современном этапе новации в транспортном комплексе связаны не столько с техническим прогрессом в области транспортных средств, сколько с расширением доступности сети, комфортом перевозок и управлением транспортной системой в целом. Система государственного управления транспортом РФ может быть оценена как умеренно централизованная. В ведение субъектов Федерации отнесено транспортное обслуживание населения, развитие сети автомобильных дорог региона и др. Органы местного самоуправления также осуществляют организацию транспортного обслуживания населения, строительство и содержание муниципальных дорог.

Предпринятый в настоящей статье сравнительный анализ исторических моделей государственного управления транспортом показал наличие у них как определенных преимуществ, так и недостатков. Так, модель государственного управления транспортным комплексом дореволюционной России позволила собрать конгломерат земель в единое государство и провести в нем ограниченную по масштабам и, по существу, половинчатую модернизацию. Однако кардинальных перемен в расширении транспортной системы страны и внедрении в нее передовых достижений науки и техники дореволюционная модель в силу инертности царской бюрократии обеспечить не смогла.

К недостаткам советской исторической модели государственного управления транспортом можно отнести огромную по своим масштабам долю государственной собственности в транспортном секторе, использование только административно-командных и директивно-плановых методов управления отраслью, отказ от опоры на частную предпринимательскую инициативу и инвестиции для развития инфраструктуры, патернализм власти по отношению к обществу, интересы и потребности которого в транспортной сфере часто не принимались во внимание. Но в чрезвычайных обстоятельствах жизни СССР до 1960-х гг. (время после Гражданской войны, периоды индустриализации, Великой Отечественной войны и послевоенного восстановления народного хозяйства) данные недостатки оборачивались серьезными преимуществами: именно

советская модель форсированными темпами обеспечила создание полноценной транспортной системы страны и широкое внедрение на ней продуктов поступательного движения науки и техники.

К преимуществам исторической модели управления транспортом РФ можно отнести планомерный и выверенный характер ее функционирования, направленный на опережение строительства транспортной инфраструктуры по отношению к темпам экономического развития страны и хозяйственного освоения ее новых труднодоступных районов. Сбалансированным представляется и распределение полномочий по управлению транспортом в рамках предметов ведения трех уровней публичной власти. Развитие транспорта опирается на активизацию предпринимательской инициативы и привлечение частных инвестиций в рамках партнерства государства и бизнеса, взаимодействия власти и общественных организаций. К позитивным сторонам современной модели можно отнести и контроль государства над стратегическими командными высотами в сфере транспортных перевозок. Вместе с тем избранный нынешним руководством России темп ввода в строй объектов транспортной инфраструктуры создает во многом сдерживающий по отношению к национальной экономике эффект, что негативно сказывается на развитии большинства регионов и социальной стабильности в нашей стране. Традиционным рецептом выхода из этого противоречия могло бы стать ускорение развития транспортной инфраструктуры за счет совместных усилий государства, бизнеса, науки и широкого волонтерского движения.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Транспорт России. Исторические очерки. Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет существования (1798 – 1898 гг.). – М.: ООО «Издательство «Пан пресс», 2009. – 271 с.

2. Коржихина Т.П. Советское государство и его учреждения: ноябрь 1917 г. – декабрь 1991 г.: Учеб. для вузов по специальности «История». 2-е изд., перераб. и доп. – М.: РГГУ, 1994. – 418 с.

REFERENCES

1. Transport of Russia. Historical essays. A brief historical essay of the development and activities of the Department of Transportation over a hundred years of existence (1798 – 1898) [*Transport Rossii. Istoricheskiye ocherki. Kratkiy istoricheskiy ocherk razvitiya i deyatel'nosti Vedomstva putey soobshcheniya za sto let sushchestvovaniya (1798 – 1898 gg.)*]. – Moscow: LLC «Publishing house «Pan press», 2009. – 271 p.

2. Korzhikhina T.P. The Soviet state and its institutions: November 1917 - December 1991: Textbook for universities in the specialty "History". 2nd ed., Rev. and add. [*Sovetskoye gosudarstvo i yego uchrezhdeniya: noyabr' 1917 g. – dekabr' 1991 g.: Ucheb. dlya vuzov po spetsial'nosti «Istoriya». 2-ye izd., pererab. i dop.*]. – M.: RGGU, 1994. – 418 p.