ПО ПУТИ С ГОСУДАРСТВОМ

РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ОСТАЮТСЯ ТРАНСПОРТОМ С ВЫСОКОЙ СТЕПЕНЬЮ РЕГУЛИРОВАНИЯ. ТОЛЬКО ЗДЕСЬ СОХРАНИЛСЯ МОНОПОЛЬНЫЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК, РАБОТАЮЩИЙ В ОСНОВНОМ ПО УСТАНОВЛЕННЫМ ФСТ ТАРИФАМ. НО ПРИ ЭТОМ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ КОНКУРИРУЮТ С ДРУГИМ ТРАНСПОРТОМ. ВГ ПОПЫТАЛСЯ СРАВНИТЬ УСЛОВИЯ РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ. ПЕТР МИРОНЕНКО

Транспорт в целом считается довольно зарегулированной отраслью. Это понятно: даже не считая очевидных рисков с точки зрения безопасности, от стабильного и слаженного функционирования транспортной системы страны зависит вся экономика в мирное время, а в теории — национальная безопасность в случае войны. К последним двум аргументам, кстати, постоянно апеллирует руководство ОАО «Российские железные дороги» (ОАО РЖД), когда хочет оправдать свое нежелание раскрывать рынок железнодорожных перевозок для частных компаний.

С этими утверждениями как аргументами против либерализации рынка можно соглашаться или спорить, но факт состоит в том, что на сегодняшний день железная дорога остается единственным видом транспорта в России, где переход к рыночным отношениям не просто не завершился, а только начинается. В остальных видах транспорта все основы рыночных механизмов были заложены еще в начале 1990-х годов, и, даже несмотря на появившуюся в последние годы тенденцию увеличения государственного присутствия в экономике, пути назад в этих отраслях уже нет.

Из таблицы видно: каждый вид транспорта имеет свои особенности госрегулирования. Например, в авиации основной момент — это безопасность полетов, поэтому для авиационного транспорта самой большой оказалась графа «сертификация и надзор».

Кроме того, только в авиации существует финансовый надзор за перевозчиками — он был введен после остановки альянса AirUnion, тысячи пассажиров которого прожили несколько дней в аэропортах и пытались перегореть трассу в Домодедово. Но социальная значимость и сложность авиационных перевозок не мешает им оставаться вполне рыночным сектором: из пяти крупнейших российских авиакомпаний три принадлежат частным владельцам, тарифы на рынке никак не регулируются, а разделение инфраструктуры и перевозок не просто данность — за то, чтобы авиакомпания и аэропорты не могли принадлежать одним и тем же собственникам, несколько лет боролись (в итоге успешно) Минтранс и Федеральная антимонопольная служба.

Своя специфика есть и в автодорожном транспорте: помимо железной дороги это единственная отрасль, где вся инфраструктура до сих пор принадлежит государству. Хотя и в дорожной отрасли уже в ближайшее время появятся первые концессионные проекты, передающие дороги в управление частным компаниям на десятки лет. А сам рынок перевозок в автомобильном транспорте либерализован как никакой другой — недавно было даже полностью отменено лицензирование грузовых перевозок.

Несмотря на полностью государственного крупнейшего перевозчика «Совкомфлот», одним из самых либерализо-

ванных выглядит также морской и речной транспорт — по закону в частной собственности могут быть почти любые инфраструктурные сооружения, не говоря уже о перевозках.

На общем отраслевом фоне железная дорога стоит особняком. Если на остальных видах транспорта почти во всех случаях действительно регулируется только то, что нуждается в регулировании, то на железной дороге регулируется почти все. Это не удивительно, ведь до сих пор все основные услуги на рынке оказывает монополист ОАО РЖД или его дочерние и связанные компании. Конечно, монополия связана публичным договором и обязана оказывать услуги всем без какой-либо дискриминации. Но сложность системы управления железными дорогами и концентрация всех ее рычагов в одной компании открывает большое пространство для нарушений принципов конкуренции.

Сравнить по уровню государственного присутствия железные дороги можно только с трубопроводным транспортом, который в эту таблицу включать не было смысла: почти везде пришлось бы поставить одно слово — «Транснефть» (на 100% принадлежит государству). На железнодорожном транспорте, конечно, все не так просто. И тем не менее это, например, единственный вид транспорта, где инфраструктура и перевозки до сих пор не разделены, а в частной собственности практически нет основных средств передвижения —

локомотивов. По уровню участия в процессе перевозки частных операторов подвижного состава пока что можно сравнить с туроператорами, формирующими блоки для заполнения чартерных авиарейсов. Только туроператоры почти на всех направлениях имеют возможность выбрать перевозчика из двух или более.

Правительство — как нынешний его состав, так и те, при которых закладывались основы действующей железнодорожной реформы, осознает ненормальность этой ситуации. Основная цель реформы — создание на рынке реальной конкуренции, после возникновения и становления которой Минтранс и другие заинтересованные ведомства могли бы в новом режиме спокойно регулировать этот рынок, так же, как и все остальные.

Но реформа идет медленно — по первоначальному плану к 2010 году в России уже должен был быть создан «развитый конкурентный рынок в области железнодорожных перевозок». 2010 год уже близится к середине, а Минтранс и ОАО РЖД лишь недавно выработали согласованные позиции по ключевым моментам дальнейшей реформы, да и то дальнейшие дискуссии выглядят неизбежными. До тех пор пока железнодорожная реформа не завершена хотя бы наполовину, корректно сравнивать систему работы железнодорожного транспорта с другими будет по-прежнему сложно. ■

ОСНОВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА В РОССИИ

	КТО ВЛАДЕЕТ И УПРАВЛЯЕТ СОБСТВЕННОСТЬЮ		НАДЗОР		РЕГУЛИРОВАНИЕ		
	ИНФРАСТРУКТУРА	ПЕРЕВОЗКИ	В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ	ФИНАНСОВЫЙ	ТАРИФОВ	ДВИЖЕНИЯ	
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ТРАНСПОРТ	ИНФРАСТРУКТУРОЙ НА ПУТЯХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ВЛАДЕЕТ И УПРАВЛЯЕТ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ». АК «ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ЯКУТИИ» (ЖДЯ) ВЛАДЕЕТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРОЙ ЯКУТИИ, ОАО «НОРИЛЬСКИЙ НИКЕЛЬ» — НА НОРИЛЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ, ОАО «АМАЛЬСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОМПАНИЯ» — НА ВЕТКАХ УРЕНГОЙ—ЯМБУРГ И ПАНГОДЫ—НАДЫМ. ИНФРАСТРУКТУРА НА ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ МОЖЕТ ПРИНАДЛЕЖАТЬ ПРЕДПРИЯТИЮ, К КОТОРОМУ ОНА ОТНОСИТСЯ, ИЛИ СТОРОННЕМУ ИНВЕСТИРУ	ПЕРЕВОЗКИ НА ПУТЯХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ОСУЩЕСТВЛЯЮТ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ» И ЖДЯ. ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ ТАКЖЕ ВЛАДЕЮТ ЧАСТНЫЕ ИЛИ ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ	ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ УПРАВЛЕНИЕМ ГОСУДАРСТВЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НАДЗОРА (ГОСЖЕЛДОРОГНАДЗОР) РОСТРАНСНАДЗОРА	НЕТ	ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТАРИФ РАЗДЕЛЕН НА ИНФРАСТРУКТУРНУЮ И ВАГОННУЮ СОСТАВЛЯЮЩЕ. В СЛУЧАЕ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА ВАГОНОМ ОАО РЖД РЕГУЛИРУЮТСЯ ВСЕ СОСТАВЛЯЮЩИЕ ТАРИФА. А В СЛУЧАЕ ПЕРЕВОЗКИ ВАГОНОМ ЧАСТНОГО ОПЕРАТОРА ДЕРЕГУЛИРУЕТСЯ ВАГОННАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ. В ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ РЕГУЛИРУЮТСЯ ТАРИФЫ ДЛЯ ПЛАЦКАРТНЫХ И ОБЩИХ ВАГОНОВ, НЕ РЕГУЛИРУЮТСЯ ТАРИФЫ ДЛЯ КУПЕЛЬНЫХ ВАГОНОВ И ВАГОНОВ СВ. ТАРИФЫ УСТАНОВЛИВАЮТСЯ ФСТ В РАМКАХ ПРЕЙСКУРАНТОВ 10-01 (ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ) И 10-02 (ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ). ТАРИФЫ В ПРИГОРОДНОМ СООБЩЕНИИ УСТАНОВЛИВАЮТСЯ АДМИНИСТРАЦИЯМИ РЕГИОНОВ	ОСУЩЕСТВЛЯЕТ ЦЕНТРАЛЬНОЕ ДИСПЕТЧЕРСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ОАО «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»	ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗК ОСУЩЕСТВЛЯЕТ РОСТРАНСНАДЗОР
АВИАЦИОННЫЙ ТРАНСПОРТ	АЗЕРОДРОМНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА НАХОДИТСЯ В ФЕДЕРАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ. ИСКЛЮЧЕНИЯ: ПУЛКОВО (ИНФРАСТРУКТУРА В СОБСТВЕННОСТИ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА), БАРНАУЛ (В СОБСТВЕННОСТИ АЭРОПОРТА). ФЕДЕРАЛЬНОЕ ИМУЩЕСТВО В АЭРОПОРТАХ УПРАВЛЯЕТСЯ ФГУП «АДМИНИСТРАЦИЯ ГРАЖДАНСКИХ АЭРОПОРТОВ (АЭРОПРОМ)». ИСКЛЮЧЕНИЯ: ДОМОДЕДОВО (ФЕДЕРАЛЬНАЯ СОБСТВЕННОСТЬ В АЭРОПОРТУ УПРАВЛЯЕТСЯ ФГУП «АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО»)	ВЛАДЕЮТ И УПРАВЛЯЮТ ЧАСТНЫЕ СОБСТВЕННИКИ И ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ	ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ УПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО НАДЗОРА ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ГОСАВИАНАДЗОР) РОСТРАНСНАДЗОРА	ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ РОСАВИАЦИЕЙ НА ОСНОВЕ РАСПОРЯЖЕНИЯ МИНТРАНСА ОТ 1 АПРЕЛЯ 2010 ГОДА № 23-Р	ТАРИФЫ НА АВИАПЕРЕВОЗКИ НЕ РЕГУЛИРУЮТСЯ. ТАРИФЫ НА ВСЕ ВИДЫ АЭРОПОРТОВОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ РЕГУЛИРУЮТСЯ ФСТ ПЧТИ ВО ВСЕХ АЭРОПОРТАХ, ПОСКОЛЬКУ ПОДАВЛЯЮЩЕ ИХ БОЛЬШИНСТВО ЯВЛЯЮТСЯ СУБЪЕКТАМИ ЕСТЕСТВЕННОЙ МОНОПОЛИИ. АЭРОПОРТОВЫЕ СБОРЫ ВО ВСЕХ АЭРОПОРТАХ УТВЕРЖДАЮТСЯ ФСТ	ОСУЩЕСТВЛЯЮТ СЛУЖБЫ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, ВХОДЯЩИЕ В ПОДВЕДОМСТВЕННОЕ РОСАВИАЦИИ ФГУП «ГОСКОРПОРАЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ»	ПРЕДПРИЯТИЯ, ОКАЗЫВАЮЩИЕ УСЛУГИ АВИАПЕРЕВОЗКИ, СЕРТИФИЦИРУЮТСЯ РОСАВИАЦИЕЙ. СЕРТИФИКАТ ЭКСПЛУАТАНТА ОТДЕЛЬНО ОГОВАРИВАЕТ, КАКИЕ ВОЗДУШНЫЕ СУДА ИМЕЕТ ПРАВО ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПЕРЕВОЗЧИК. ОТДЕЛЬНЫЙ ДОПУСК ТРЕБУЕТСЯ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗК. ОТКРЫТИЕ ВНУТРИРОССИЙСКИХ МАРШРУТОВ НЕ ЛИЦЕНЗИРУЕТСЯ. ДОПУСК НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ МАРШРУТЫ ВЫДАЕТСЯ РОСАВИАЦИЕЙ С УЧЕТОМ МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ СОГЛАШЕНИЙ МЕЖДУ РФ И СТРАНОЙ НАПРАВЛЕНИЯ РЕЙСА. АЭРОПОРТОВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТАКЖЕ СЕРТИФИЦИРУЕТСЯ РОСАВИАЦИЕЙ. СЕРТИФИЦИРУЮТСЯ ВСЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ АЭРОПОРТА — ПОГОДНЫЕ МИНИМУМЫ, СПОСОБНОСТЬ ПРИНИМАТЬ ВОЗДУШНЫЕ СУДА РАЗНЫХ ТИПОВ И ДР. ВОЗДУШНЫЕ СУДА, КАК РОССИЙСКИЕ, ТАК И ЗАРУБЕЖНЫЕ, ТАКЖЕ СЕРТИФИЦИРУЮТСЯ ДЛЯ ПОЛЕТОВ В РОССИИ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВЕННЫМ АВИАЦИОННЫМ КОМИТЕТОМ. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЛИЦЕНЗИРУЕТСЯ РОСТРАНСНАДЗОРОМ
МОРСКОЙ ТРАНСПОРТ	В ФЕДЕРАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ НАХОДЯТСЯ ПОДХОДНЫЕ КАНАЛЫ, ПОДВОДНЫЕ СООРУЖЕНИЯ, СОЗДАНИЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ДНОУГЛУБИТЕЛЬНЫХ РАБОТ, РАДИОЛОКАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ СУДОВ, ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ МОРСКОЙ СИСТЕМЫ СВЯЗИ ПРИ БЕДСТВИИ И ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ, ОБЪЕКТЫ НАВИГАЦИОННО-ГИДРОГРАФИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ МОРСКИХ ПУТЕЙ, ОБЪЕКТЫ И СРЕДСТВА АВТОМАТИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ, ЕДИНОЙ СЛУЖБЫ КОНТРОЛЯ СУХОХОДСТВА И УПРАВЛЕНИЯ СУХОХОДСТВОМ. НЕ ПОДЛЕЖАТ ПЕРЕДАЧЕ В ЧАСТНУЮ СОБСТВЕННОСТЬ, НО МОГУТ БЫТЬ ЧАСТНЫМИ В СЛУЧАЕ ПОСТРОЙКИ ЗА ЧАСТНЫЙ СЧЕТ БЕРЕГОЗАЩИТНЫЕ СООРУЖЕНИЯ, ВОЛНОЛОМЫ, ДАМБЫ, МОЛЫ, ПИРСЫ, ПРИЧАЛЫ, ОБЪЕКТЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И АВТОМОБИЛЬНЫЕ ПОДЪЕЗДНЫЕ ПУТИ, ЛИНИИ СВЯЗИ, УСТРОЙСТВА ТЕПЛО-, ГАЗО-, ВОДО- И ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ, ЛЕДОКОЛЫ, СПЕЦИАЛЬНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СУДА. ВСЕЙ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТЬЮ В МОРСКИХ ПОРТАХ УПРАВЛЯЕТ ФГУП «РОСМОРПОРТ». ГОСКОНТРОЛЬ ЗА РАБОТОЙ ПОРТА ОСУЩЕСТВЛЯЕТ ЕГО АДМИНИСТРАЦИЯ, КОТОРАЯ ПРЕДСТАВЛЯЕТ СОБОЙ ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВО ГЛАВЕ С КАПИТАНОМ ПОРТА	ВЛАДЕЮТ И УПРАВЛЯЮТ ЧАСТНЫЕ СОБСТВЕННИКИ И ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ	ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ УПРАВЛЕНИЕМ ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО И РЕЧНОГО НАДЗОРА (ГОСМОРРЕЧНАДЗОР) РОСТРАНСНАДЗОРА. НАДЗОР ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ МОРЕПЛАВАНИЯ И ПОРЯДКА В МОРСКОМ ПОРТУ ОСУЩЕСТВЛЯЕТ НАЗНАЧАЕМЫЙ РОСМОРРЕЧФЛОТОМ КАПИТАН МОРСКОГО ПОРТА	НЕТ	ТАРИФЫ НА ВСЕ ОСНОВНЫЕ ПОРТОВЫЕ УСЛУГИ РЕГУЛИРУЮТСЯ ТОЛЬКО В ТЕХ СЛУЧАЯХ, КОГДА ОКАЗЫВАЮЩАЯ ИХ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ ЯВЛЯЕТСЯ СУБЪЕКТОМ ЕСТЕСТВЕННОЙ МОНОПОЛИИ. ПОРТОВЫЕ СБОРЫ УСТАНОВЛИВАЮТСЯ РОСМОРРЕЧФЛОТОМ И УТВЕРЖДАЮТСЯ ФСТ ВО ВСЕХ ПОРТАХ.	ДВИЖЕНИЕ В АКВАТОРИЯХ МОРСКИХ ПОРТОВ РЕГУЛИРУЮТ ЛОЦМАНСКИЕ СЛУЖБЫ, КОТОРЫЕ ЯВЛЯЮТСЯ ЛИБО ГОСУДАРСТВЕННЫМИ (В БОЛЬШИНСТВЕ ПОРТОВ), ЛИБО ЧАСТНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ (РАЗРЕШЕНО В ПОРТАХ, ПЕРЕЧЕНЬ КОТОРЫХ УТВЕРЖДАЕТСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РФ), А ТАКЖЕ ДИСПЕТЧЕРСКИЕ СЛУЖБЫ ГОСУДАРСТВЕННЫХ БАСЕЙНОВЫХ УПРАВЛЕНИЙ. ДВИЖЕНИЕ СУДОВ В МЕЖДУНАРОДНОМ ПЛАВАНИИ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИЕЙ ПО ОХРАНЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ (SOLAS-74) И МЕЖДУНАРОДНЫМИ ПРАВИЛАМИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ СУДОВ В МОРЕ (COLREGS)	ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗК ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ ОСУЩЕСТВЛЯЕТ РОСТРАНСНАДЗОР.
РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ	РЕЧНЫЕ ПОРТОВЫЕ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ, НАВИГАЦИОННОЕ И ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ, ПЕРЕГРУЗОЧНЫЕ КОМПЛЕКСЫ, ПРИЧАЛЫ, СЛУЖЕБНЫЕ ЗДАНИЯ И ИНОЕ НАХОДЯЩЕЕСЯ НА ТЕРРИТОРИИ ПОРТА ИМУЩЕСТВО МОГУТ НАХОДИТЬСЯ В ЛЮБОЙ СОБСТВЕННОСТИ. ОТНЕСЕНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕЧНЫХ ПОРТОВ К ФЕДЕРАЛЬНОЙ СОБСТВЕННОСТИ ПРОИСХОДИТ НА ОБЩИХ ОСНОВАНИЯХ. ФЕДЕРАЛЬНЫМ ИМУЩЕСТВОМ В РЕЧНЫХ ПОРТАХ УПРАВЛЯЕТ РОСИМУЩЕСТВО. КОНТРОЛЬ СОСТОЯНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ И САМИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ ОСУЩЕСТВЛЯЮТ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ БАСЕЙНОВЫЕ УПРАВЛЕНИЯ	ВЛАДЕЮТ И УПРАВЛЯЮТ ЧАСТНЫЕ СОБСТВЕННИКИ И ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ	ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ УПРАВЛЕНИЕМ ГОСУДАРСТВЕННОГО МОРСКОГО И РЕЧНОГО НАДЗОРА (ГОСМОРРЕЧНАДЗОР) РОСТРАНСНАДЗОРА	НЕТ	ТАРИФЫ НА ВСЕ ОСНОВНЫЕ ПОРТОВЫЕ УСЛУГИ РЕГУЛИРУЮТСЯ ТОЛЬКО В ТЕХ СЛУЧАЯХ, КОГДА ОКАЗЫВАЮЩАЯ ИХ СТИВИДОРНАЯ КОМПАНИЯ ЯВЛЯЕТСЯ СУБЪЕКТОМ ЕСТЕСТВЕННОЙ МОНОПОЛИИ. ПОРТОВЫЕ СБОРЫ УСТАНОВЛИВАЮТСЯ РОСМОРРЕЧФЛОТОМ И УТВЕРЖДАЮТСЯ ФСТ ВО ВСЕХ БЕЗ ИСКЛЮЧЕНИЯ ПОРТАХ	РЕГУЛИРОВАНИЕ ДВИЖЕНИЯ НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ И ЛОЦМАНСКАЯ ПРОВодКА ОСУЩЕСТВЛЯЮТСЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНЫМИ БАСЕЙНОВЫМИ УПРАВЛЕНИЯМИ, ИМЕЮЩИМИ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВУЮ ФОРМУ ФГУП, И ДИСПЕТЧЕРСКИМИ СЛУЖБАМИ, ПОДВЕДОМСТВЕННЫМИ РОСМОРРЕЧФЛОТУ	ЛИЦЕНЗИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗК ГРУЗОВ И ПАССАЖИРОВ РЕЧНЫМ ТРАНСПОРТОМ ОСУЩЕСТВЛЯЕТ РОСТРАНСНАДЗОР
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ	ВСЯ ДОРОЖНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА НАХОДИТСЯ В СОБСТВЕННОСТИ ГОСУДАРСТВА. ВСЕ РОССИЙСКИЕ ДОРОГИ УПРАВЛЯЮТСЯ РОСАВТОДОРОМ И ПОДВЕДОМСТВЕННЫМИ ЕМУ ФГУПАМИ. ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ, СПИСОК КОТОРЫХ УТВЕРЖДАЕТСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ, НАХОДЯТСЯ В ДОВЕРИТЕЛЬНОМ УПРАВЛЕНИИ ГОСКОМПАНИИ «АВТОДОР»	ВЛАДЕЮТ И УПРАВЛЯЮТ ЧАСТНЫЕ СОБСТВЕННИКИ И ГОСУДАРСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ	ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ УПРАВЛЕНИЕМ ГОСУДАРСТВЕННОГО АВТОМОБИЛЬНОГО И ДОРОЖНОГО НАДЗОРА (ГОСАВТОДОРОГНАДЗОР) РОСТРАНСНАДЗОРА	НЕТ	ВСЕ ДЕЙСТВУЮЩИЕ ДОРОГИ В РФ ЯВЛЯЮТСЯ БЕСПЛАТНЫМИ. ТАРИФЫ НА ПОЛЬЗОВАНИЕ СТРОЯЩИМИСЯ ПЛАТНЫМИ ТРАССАМИ, КОТОРЫМИ БУДЕТ УПРАВЛЯТЬ «АВТОДОР», ДОЛЖНЫ УТВЕРЖДАТЬСЯ ФСТ ПО ПРЕДСТАВЛЕНИЮ КОМПАНИИ. ТАРИФЫ НА ПЕРЕВОЗКИ НЕ РЕГУЛИРУЮТСЯ	ДВИЖЕНИЕ НА ДОРОГАХ РЕГУЛИРУЕТСЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИЕЙ МВД	ЛИЦЕНЗИРОВАНИЮ ПОДЛЕЖАТ КОММЕРЧЕСКИЕ ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ ТРАНСПОРТОМ, ВМЕЩАЮЩИМИ БОЛЬШЕ ВОСЬМИ ЧЕЛОВЕК, ЛИЦЕНЗИРУЕТ РОСТРАНСНАДЗОР

*ВО ВСЕХ ВИДАХ ТРАНСПОРТА ЛИЦЕНЗИРОВАНИЮ В РОСТРАНСНАДЗОРЕ В ОБЯЗАТЕЛЬНОМ ПОРЯДКЕ ПОДЛЕЖАТ ПЕРЕВОЗКИ И ПОГРУЗКА-ВЫГРУЗКА ОПАСНЫХ ГРУЗОВ.