

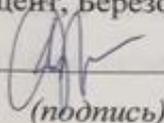
Министерство образования и науки РФ
Автономная некоммерческая организация высшего образования
Самарский университет государственного управления
«Международный институт рынка»

«Юридический факультет»
Кафедра «Государственного и муниципального управления и правового
обеспечения государственной службы»
Программа высшего образования
Направление подготовки «Государственное и муниципальное управление»

ДОПУСКАЕТСЯ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой:

к.ю.н., доцент, Березовский Д.В.

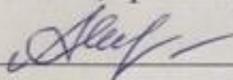


(подпись)

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА БАКАЛАВРА
«ГОСУДАРСТВЕННОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА В
СУБЪЕКТАХ РФ (НА ПРИМЕРЕ САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ)»**

Выполнил:

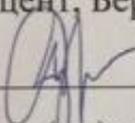
Чернега А.А., гр. ГМУ-42



(подпись)

Научный руководитель:

к.ю.н., доцент, Березовский Д.В.



(подпись)

оценка хорошо

Самара

2017

Введение	3
1.Транспортный комплекс России: состояние и проблемы государственного регулирования	7
1.1. Транспорт и его роль в социально-экономическом развитии РФ	7
1.2. Структура транспортной системы РФ	12
1.3. Государственное регулирование транспортного комплекса в РФ	21
2.Современные проблемы транспортного комплекса Самарской области	32
2.1. Анализ состояния транспортного комплекса Самарской	32
2.2. Факторы развития транспортного комплекса Самарской области	35
2.3. Перспективы развития транспортного комплекса Самарской области	37
2.4. Зарубежный опыт в решении проблем государственного регулирования транспортного комплекса	49
3.Совершенствование механизма государственного регулирования транспортного комплекса Самарской области	55
3.1. Основные функции и задачи Министерства транспорта и автомобильных дорог Самарской области	55
3.2. Разработка рекомендаций по совершенствованию программы государственного регулирования транспортного комплекса Самарской области	57
Заключение	61
Список использованной литературы	63

Введение

В содержательном смысле термин «транспорт» может использоваться двояко: во-первых, для обозначения комплекса технических средств, применяемых для транспортировки грузов и пассажиров; во-вторых, как отрасль экономики страны, обеспечивающая бесперебойное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках. В широком смысле понятие «транспорт» объединяет все аспекты транспортной деятельности. В узком смысле, употребление понятия «транспорт» связано с акцентированием внимания на технических и объемных показателях его функционирования. Определение «транспортный комплекс» используется, как правило, для отображения целостности и внутренней устойчивости транспортной отрасли. Говоря о транспортном комплексе, чаще всего, понимают совокупность эффективно взаимодействующих независимо от формы собственности и ведомственной принадлежности видов транспорта, федеральных, отраслевых, и местных органов управления, транспортных предприятий и персонала, путей сообщения и транспортных средств, обеспечивающих удовлетворение транспортных потребностей населения и промышленности. При использовании этого термина акцент делается на взаимозависимости всех элементов транспортной деятельности. Транспортный комплекс функционально связывает воедино все элементы хозяйственной системы и обеспечивает сокращение времени производства и обращения, ускоряет оборот авансированных ресурсов и тем самым увеличивает величину прибавочного продукта без дополнительного ввода мощностей. Это позволяет говорить о наличии не только эффекта, получаемого на транспорте и проявляющемся в приросте прибыли от грузовых и пассажирских перевозок и погрузочно-разгрузочных работ. В действительности имеет место не менее значительный внешний внетранспортный эффект. К внеотраслевому эффекту относится вызванная экономия затрат, которая возникает на производственных предприятиях от предотвращения и ликвидации возможных и существующих потерь грузов, сокращения

дальности подвоза и развоза грузов транспортом, развития контейнерных перевозок, повышения скорости доставки грузов и т.д.

Транспортный комплекс - один из важнейших секторов экономики, который обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь необходимым инструментом достижения социальных и экономических целей. Устойчивая работа транспортного комплекса региона как совокупности транспортных средств, инфраструктуры и управления, функционирующего на территории субъекта Российской Федерации, должна формировать высокое качество и мобильность услуг для потребителей. В противном случае транспортный комплекс может стать фактором, сдерживающим экономический рост.

Парадигма постиндустриального развития экономики основывается на концепции «устойчивого развития». В отношении транспорта она требует улучшения потребительских индикаторов его развития.

В общем виде под устойчивым развитием понимается сбалансированное экономическое, социальное, институциональное развитие и экологическое благополучие, направленное на увеличение потенциала удовлетворения потребностей человека, при условии приемлемой антропогенной нагрузки на биосферу.

Транспортная стратегия России, разработанная на период до 2030г., ставит перед отраслью серьезные задачи. Однако потенциал транспортных отраслей практически всех субъектов РФ в настоящее время еще не отвечает требованиям реализации этой стратегии.

Рынок жестко разделяет интересы производителей и потребителей транспортных услуг. Конечные цели производителей (максимизация прибыли, доминирующее положение на рынке и т.д.) остаются стабильными, тогда как цели потребителей динамично меняются, потребности растут и модифицируются, изменяется тип потребительского поведения.

Государство в лице региональных органов управления призвано защищать интересы, в первую очередь, потребителей транспортных услуг, создавая при этом наиболее благоприятные условия для производителей. Приоритет интересов потре-

бителей над сферой производства вообще и сферой транспорта в частности обусловлен природой социальной рыночной экономики, а также принципами устойчивого развития, в основе которого лежит учет потребностей будущих поколений.

Выработка стратегических направлений развития транспортного комплекса и определение конкретных путей их реализации с учетом специфики отдельного региона являются сложной и важной теоретической и практической проблемой, что предопределяет актуальность темы данной дипломной работы.

Целью выпускной квалификационной работы является, прежде всего, анализ основных проблем государственного регулирования транспортно-логистического комплекса Самарской области, а также разработка практических рекомендаций по его усовершенствованию.

Основными задачами данной выпускной квалификационной работы выступают:

1. Исследовать теоретические основы государственного регулирования и развития транспортного комплекса России
2. Выявить основные препятствия, а также тенденции развития транспортного комплекса России
3. Проанализировать проблемы развития и государственного регулирования транспортного комплекса Самарской области
4. Оценить потенциал транспортного комплекса Самарской области, его роль в устойчивом развитии региона
5. Разработать рекомендации по усовершенствованию программы государственного регулирования транспортного комплекса Самарской области

Объектом исследования является транспортный комплекс РФ, а так же организационные и экономические процессы, происходящие в транспортной системе региона. Предметом исследования выступают организационно-экономические принципы и методы государственного регулирования и поддержки развития транспортного комплекса на региональном уровне.

Теоретической и методологической основой исследования являются труды российских и зарубежных ученых, федеральные и региональные законодательные и нормативные акты, регулирующие пропорции регионального развития и развития транспорта в России, публикации в периодической печати, материалы научно-практических конференций.

Разработка рекомендаций и мероприятий производилась с учетом законодательных и нормативных актов РФ и Самарской области. В качестве фундамента использовались материалы по опыту решения проблем государственного регулирования транспортного комплекса в зарубежных странах.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы.

1. Транспортный комплекс России: современное состояние и проблемы государственного регулирования

1.1. Транспорт и его роль в социально-экономическом развитии РФ

Наличие высокоорганизованной транспортной системы, позволяющей обеспечить быстрое и эффективное продвижение товаров на внутренние и мировые рынки, является одним из основных условий развития экономики страны и ее регионов. Поэтому, создание динамично развивающейся, устойчиво функционирующей и сбалансированной национальной транспортной системы является необходимым условием стабилизации и подъема экономики РФ и ее субъектов, обеспечения целостности государства, повышения уровня жизни населения.

В современных условиях транспорт становится всё более важной составляющей в жизни общества. Транспорт рассматривается не только как отрасль, перевозящая грузы и пассажиров, а как межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования. Транспорт выступает одним из главных факторов, влияющих на размещение производительных сил. Являясь частью процесса производства, он обеспечивает эффективность использования производственных ресурсов.

Транспорт как элемент экономической системы обладает свойством мощного катализатора. Он непосредственно или косвенно повышает уровень производственной и коммерческой активности во всех сферах практической деятельности, даёт возможность расширить масштабы производства, освоить новые территории и включить в оборот новые ресурсы, позволяет связать производственные структуры и товарные рынки [17].

В современном мире функционирует шесть видов транспорта: морской, железнодорожный, автомобильный, речной, воздушный и трубопроводный. Далее хотелось бы дать краткую характеристику по каждому виду.

Итак, начнем с особенностей морского транспорта.

Морской транспорт — вид водного транспорта, к которому относится любое судно, способное передвигаться по водной поверхности, выполнять определенные функции, связанные с перевозкой, перевалкой, хранением, обработкой различных грузов, а также перевозкой и обслуживанием пассажиров.

Морским транспортом перевозится большая часть грузов по всему миру. Особенно касается наливных грузов, таких как сырая нефть, нефтепродукты, сжиженный газ и продукты химической промышленности наливом. Второе место по объему перевозок морским транспортом, занимают контейнера [14]. Далее, на рис.1 отображены основные отличительные особенности морского транспорта.



Рисунок 1 - Особенности морского транспорта

Далее приведем особенности железнодорожного транспорта. Железнодорожный транспорт — вид наземного транспорта, перевозка грузов и пассажиров на котором осуществляется колёсными транспортными средствами по рельсовым путям. Железнодорожный транспорт России — одна из крупнейших железнодорожных сетей в мире. Эксплуатационная протяжённость сети железных дорог общего пользования составляет 85,3 тыс. км, электрифицировано 43,4 тыс. км (на конец 2013 года). Общая протяжённость железнодорожных путей составляет 121 тыс. км (Россия занимает 3-е место в мире, уступая только США (250 тыс. км) и Китаю (общая протяжённость железных дорог к декабрю 2013 года в КНР

превысила 100 тыс. км, причём из них более 19 тыс. км обслуживают высокоскоростные поезда).

По протяжённости электрифицированных дорог Россия занимает 2-е место в мире (1-е место Китай — 55,8 тыс. км) [24].

Далее, на рис.2 отображены основные особенности железнодорожного транспорта России.

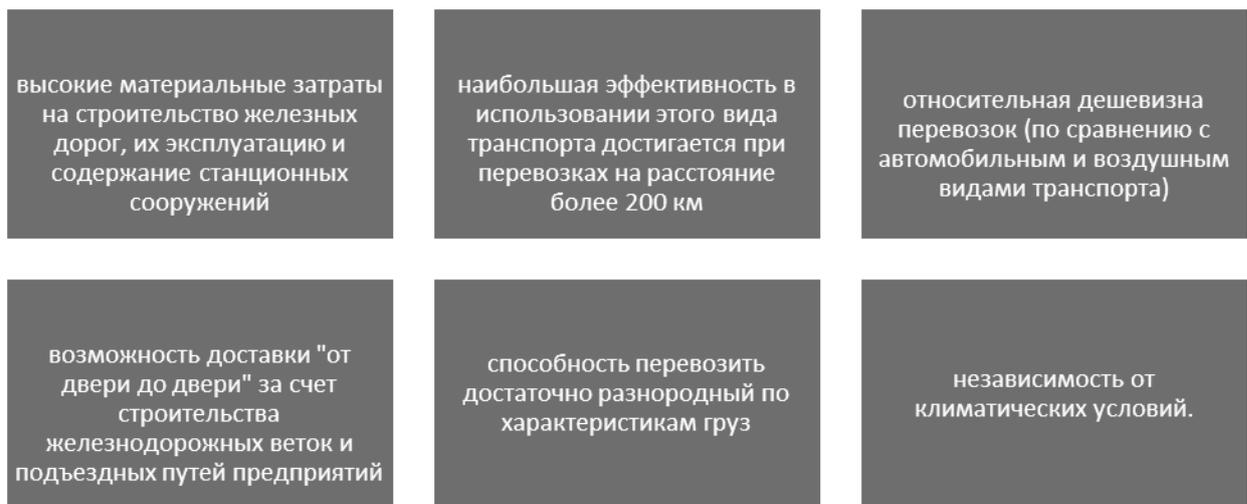


Рисунок 2 - Особенности железнодорожного транспорта

Далее, хотелось бы отметить особенности автомобильного транспорта. Автомобильный транспорт России представляет собой наиболее гибкий и массовый вид транспорта. У него ряд важных отличий от других транспортных отраслей. Начнём с того, что основная часть автомобильного парка страны эксплуатируется в не-транспортных организациях. При этом сеть автомобильных дорог наряду с парком коммерческих автомобилей используется также автомобилями, находящимися в личном пользовании граждан. Сфера применения автотранспорта широка. Он выполняет большую часть коротких внутрирайонных перевозок, доставляет грузы к станциям железных дорог и речным пристаням и развозит их к потребителям. В северных и восточных районах, где почти нет других видов сухопутного транспорта, им осуществляются дальние межрайонные перевозки.

Ежедневно автотранспортом перевозится около 17 млн. тонн грузов и более 62 млн. пассажиров. Если сравнивать с аналогичным показателем железнодорожного транспорта, то это почти в 6 раз больше по объемам перевозок грузов и в 17 раз – по перевозкам пассажиров [29].

В автомобильном транспорте сконцентрировано свыше 97% от всех лицензируемых субъектов транспортной деятельности. В сфере коммерческих и некоммерческих автомобильных перевозок сейчас занято порядка полумиллиона хозяйствующих субъектов. Их деятельность проходит в условиях достаточно высокой внутриотраслевой и межвидовой конкуренции.

Ниже, на рис.3 отображены основные особенности автомобильного транспорта России.

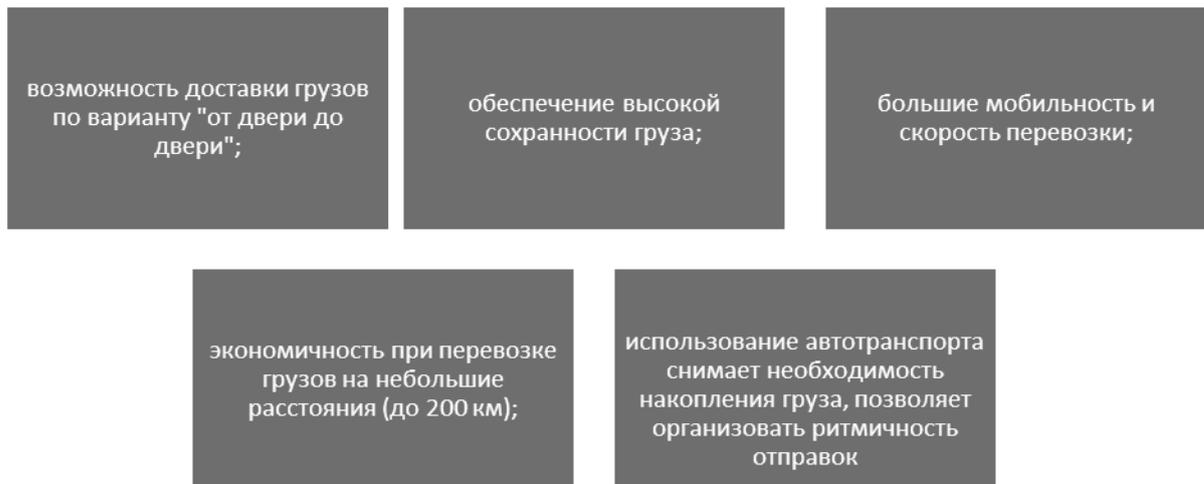


Рисунок 3 - Особенности автомобильного транспорта

Речной транспорт (внутренний водный транспорт) — транспорт, осуществляющий перевозки грузов и пассажиров судами по внутренним водным путям, как по естественным (реки, озёра), так и по искусственным (каналы, водохранилища). Перейдем к особенностям речного транспорта.

На рис. 4 были обозначены основные из них.

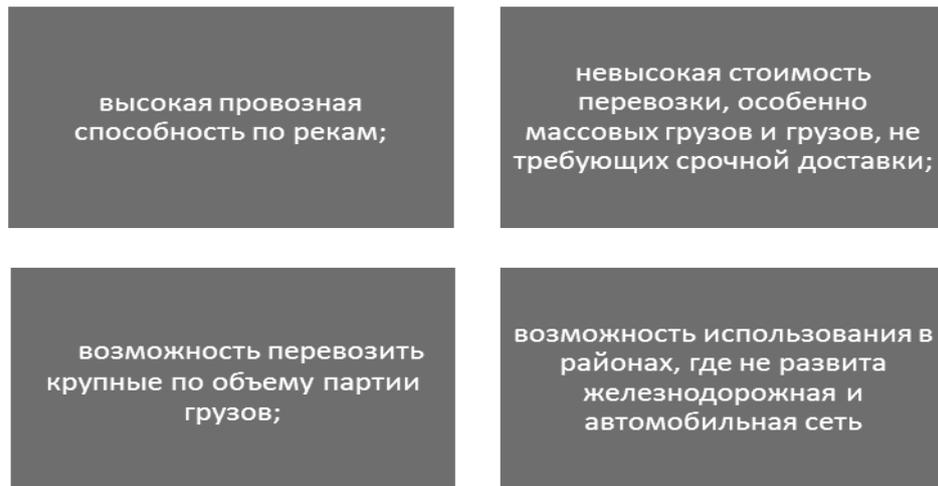


Рисунок 4 - Особенности речного транспорта

Далее, рассмотрим воздушный транспорт.

Воздушный транспорт России — один из основных видов российского транспорта, играющий особенно важную роль в дальних пассажирских перевозках. Его основные особенности отображены на рис.5.



Рисунок 5 - Особенности воздушного транспорта

Трубопроводный транспорт, сравнительно молодой, но быстро развивающийся вид транспорта в России, служащий для транспортировки жидких, газообразных и твердых видов продукции. В наибольших объемах по трубопроводам перемещаются природный газ, нефть и нефтепродукты. Активное развитие трубопроводного транспорта в России началось в конце 1960-х годов. По состоянию на конец 2015 года протяжённость магистральных трубопроводов (по данным Росстата) составила 250 тыс. км, в том числе газопроводов 175 тыс. км, нефтепроводов 55 тыс. км и нефтепродуктопроводов 20 тыс.км [19].

Трубопроводный транспорт характеризуют особенности, приведенные на рисунке 6, представленном ниже.



Рисунок 6 - Особенности трубопроводного транспорта.

Основными критериями выбора того или иного вида транспорта являются экономическая целесообразность его использования и техническая возможность обеспечить транспортировку конкретного груза в срок и без потерь.

Таким образом, транспорт является одной из ключевых отраслей любого государства. Объем транспортных услуг во многом зависит от состояния экономики страны. Однако сам транспорт часто стимулирует повышение уровня активности экономики. Он освобождает возможности, таящиеся в слаборазвитых регионах страны или мира, позволяет расширить масштабы производства, связать производство и потребителей.

1.2. Структура транспортной системы РФ

Большая протяженность территории России с запада на восток, неравномерность размещения основных источников сырья и топлива, территориальный разрыв между районами добычи сырья и районами его переработки определили особенности развития и размещения транспортной системы страны.

Уровень развития транспортной системы Российской Федерации имеет огромные различия по регионам. Обеспеченность путями сообщения как по общей

длине, так и по плотности отличается в десять и более раз. Наиболее развитой транспортной системой выделяются Центральный, Северо-Западный (кроме европейского Севера), Южный, Приволжский федеральные округа, наименее развитой – Дальневосточный и Сибирский. Отличаются районы и по структуре грузооборота [26]. Так, в межрайонном масштабе разрабатываются такие полезные ископаемые, как железная руда, уголь, основные перевозки осуществляются по железным дорогам; там, где добывают нефть, газ, велика доля трубопроводного транспорта; в районах, где разрабатываются лесные ресурсы, значителен удельный вес внутреннего водного транспорта; в районах, специализирующихся на обрабатывающих отраслях, главная роль принадлежит железнодорожному транспорту. Так, например, в Западной Сибири (Сибирский Федеральный округ) преобладает железнодорожный транспорт и велик удельный вес трубопроводного транспорта, в Центральном Федеральном округе подавляющая часть перевозок осуществляется по железной дороге. Районы добывающей промышленности имеют активный транспортный баланс, т. е. вывоз превышает ввоз, так как масса сырья, топлива больше массы готовой продукции, а районы обрабатывающей промышленности соответственно – пассивный, т. е. ввоз превышает вывоз.

В транспортной системе России можно выделить три магистральных направления [35]:

- широтное магистральное сибирское направление «восток - запад» (главный транспортный коридор), включающее железнодорожные пути, трубопроводы, водные артерии с использованием Волги и Камы, а также Северный морской путь;

- меридиональное волго-кавказское магистральное направление «север - юг» по реке Волге (транспортная ось), железнодорожным и трубопроводным путями, связывающее Поволжье и Кавказ с Центром, севером европейской части страны и с Уралом;

- меридиональное магистральное центрально-европейское направление «север - юг» (транспортная ось) с выходом на Украину, Молдавию, республики Закавказья, образованное в основном железнодорожными путями.

Для нашей страны крайне важна и актуальна транспортная проблема, так как экономика государства зависит от ресурсов. Разрабатывать же их можно только в тех районах, где имеется качественная транспортная система. Для России характерны проблемы в этой области, но в последние годы положение постепенно начинает выравниваться.

Проблемы в этой области приводят к невозможности быстрой и своевременной разработке ресурсов, а также тормозят, а порой так и вовсе приводят к коллапсу целых промышленных областей. Это тем важнее, что основные месторождения в центральных областях уже давно близки к истощению, а потому в хозяйственный процесс будут постепенно вовлекаться самые отдаленные районы Дальнего Востока, а также Крайнего Севера. Конечно, исключительно сложные условия этих регионов (особенно в Якутии) до предела удорожают и усложняют процесс развития. В этих условиях транспортная система России становится практически золотой. Так, в последние годы в десятки раз выросли затраты на содержание дорожной сети в отдаленных регионах, а также на геодезическую разведку, по причине отсутствия маломальски нормальных подъездных путей. Все события последних лет наглядно доказывают, что транспортная система России может развиваться только при условии достаточного научно-технического потенциала страны [34].

Транспортной системе, как и любой важной экономической отрасли страны, характерны некоторые специфические признаки:

- во-первых, транспорт сам по себе никакой новой продукции не производит, являясь важнейшим «придатком» производственных отраслей экономики. А потому конечный результат определяется, в основном, усилиями и отношением работников этих областей;

- накопить запасы транспортной продукции (пассажиры и грузы) невозможно. А потому основные проблемы транспортной системы России (как и во всем мире) заключаются в создании условий для максимальной пропускной способности. Следует помнить, что динамическое изменение этого фактора зачастую невозможно, а потому малейшая ошибка может привести к логистическому коллапсу. Затраты на

топливо, амортизацию и зарплату сотрудникам составляют практически половину всей себестоимости транспортной продукции. А потому огромное значение приобретает экономия ресурсов и их рациональное использование;

- требования к работе в этой сфере крайне велики, так как от ее качества зависит бесперебойность сообщения. А потому основные задачи транспортной системы России - повышение скорости и качества обслуживания клиентов.

Эксперты полагают, что объектом развития должны стать не только пути, расположенные по направлению Запад–Восток, но и Север–Юг. Это не только позволит с большей эффективностью развивать добычу полезных ископаемых, но и привлекать в эти края большое количество новых поселенцев [38].

Не секрет, что в последние годы наблюдается повышенный отток русскоязычного населения в западные регионы.

Основная причина как раз заключается в том, что нет нормальных дорог. Соответственно, нет качественно развитой инфраструктуры, которая привлекает молодое поколение [6].

Таким образом, развитие дорог во многом предопределяет еще и решение демографической проблемы, что также весьма актуально именно для нашего государства.

Стоит отметить, что есть и еще один нюанс. Дело в том, что наша страна имеет федеративное устройство, что обеспечивает некоторую степень самостоятельности регионов. Во многом это хорошо, но практика показывает, что главы этих субъектов не слишком-то заинтересованы в развитии транспортной системы между соседними регионами. Результатом такой политики является парадоксальная ситуация, когда республики и области, расположенные по соседству, фактически являются полностью изолированными друг от друга образованиями [4].

Итак, с какими же проблемами сталкивается транспортная система России? Сложность такого рода системы характеризуется ее многоцелевым назначением, которое предусматривает использование сети дорог для перевозки сотен наименований грузов. Густая дорожная сеть не должна губительно влиять на окружающую

среду, иметь «отростки» для своевременного перенаправления транспортных потоков, иметь простую и надежную инженерную структуру для упрощения ремонта дорожного полотна.

Подобное образование должно отвечать следующим принципам:

- быть «связующим звеном» между различными отраслями народного хозяйства. Следует отметить, что понятие это – сравнительно новое, возникшее в последние годы: раньше транспортной системе не придавали столь большого значения в деле связывания страны государства со всеми его отраслями в единую, монолитную систему;

- должно иметь возможность балансирования как внешнего, так и внутреннего.

Что предполагает внешняя сбалансированность? Есть сразу несколько принципов: возможность плавного увеличения или уменьшения пассажиропотока в зависимости от демографической ситуации в конкретном регионе. Аналогично – ситуация с грузоперевозками.

Что касается внутренней сбалансированности, что она не менее сложна: необходимо должным образом сопоставлять потребности в транспорте с реальными возможностями всей транспортной системы.

Рыночная экономика предполагает, что каждый его вид должен приносить в государственную казну определенное количество отчислений [7]. Дело в том, что лишь при сопоставимости затрат на транспортную систему с ее отдачей, возможно должным образом ее развивать даже в наиболее отдаленных регионах страны. Многие ученые отмечают, что транспорт влияет практически на все стороны жизни общества, причем даже на те, которые прямо к этой отрасли не относятся. Давайте приведем лишь один, но весьма показательный пример. Он позволит понять, насколько важно динамическое развитие транспортной системы России.

Предположим, что нам нужно предпринять решение: модернизировать старую магистраль или строить вместо нее новую. Зачастую к такой задаче относятся как к обычной ведомственной процедуре, что чревато определенной вероятностью

халатного отношения. Между тем, от правильности выбора зависит очень многое. Так, стандартная практика, когда модернизация транспортной системы России идет по экстенсивному пути, посредством «облагораживания» старых дорог, ни к чему хорошему в городских условиях не приводит. Реконструкция влечет за собой колоссальные расходы, в состав которых входят не только затраты на строительные материалы, но и на обеспечение безопасности дорожного движения, а также демонтаж линий электросетей и прочее.

Следует помнить, что модернизация транспортной системы России практически всегда входит в конфликт с окружающей средой. По-видимому, всенепременно настанет такой момент, когда выбор конкретного транспорта будет зависеть именно от степени вреда, который тот нанесет природе вокруг транспортных артерий. Уже сейчас многие западные страны встают перед необходимостью своеобразной «экологической революции». Для нашего государства это пока что не слишком характерно. Мы уже говорили, что единая транспортная система России обязательно должна иметь развитую дорожную сеть в регионах Крайнего Севера. А в тех краях пренебрежение экологией наверняка закончится крайне печально.

На сегодняшний день ни один из видов транспорта столь строгим нормативам не может удовлетворять просто физически. В принципе, для нашей страны во многих отношениях наиболее оправдано железнодорожное сообщение. При высоких затратах на первичном этапе, железные дороги не только оправдывают все вложенные в них деньги, но и позволяют получать громадные прибыли.

Сегодня состояние транспортной системы России должно отвечать множеству требований. Она должна полностью удовлетворять все потребности населения в объемах перевозок, они должны быть максимально регулярными, динамичными, с предельным запасом прочности. По законам же рыночной экономики система должна обеспечивать максимальную отдачу при небольших на нее затратах (не принимая во внимание первичные траты) [18].

Но есть три важнейших свойства, рассмотрению которых необходимо уделить особое внимание.

Свойство целостности. Дело в том, что единая транспортная система России всегда будет состоять из различных видов транспорта. Несмотря на свои отличия, они должны представлять максимально единое, монолитное образование, которое будет справляться с любым объемом грузопассажирского потока.

Свойство иерархичности. Это свойство было сформулировано еще в дореволюционное время. Тогда первоначальное значение имел уже упоминавшийся выше железнодорожный транспорт. Конечно, в настоящее время превалирующую роль играет автомобиль. Уже в 2003 году посредством него перевозилось более 13 миллиардов тонн грузов, а в настоящее время этот объем примерно в 2,5 раза больше! По издержкам и количеству обслуживающего персонала он также занимает первое место. Возросла также роль авиации. Напротив, резко сократились объемы груза, перевозимого посредством речного транспорта: в 2005 году – 119 миллионов тонн, а ныне это значение не достигает даже величины 90 миллионов тонн. Причем происходит это не из-за падения спроса на услуги флота, а из-за физического износа подвижного состава. Менять же суда на новые корабли никто не торопится. К слову говоря, во многом проблемы развития транспортной системы России во многом обусловлены именно устареванием используемой техники и инфраструктуры. На их обновление требуются грандиозные средства, с выделением которых возникают немалые сложности. Таким образом, иерархичность – несомненно существующий показатель, но константой он не является, значительно изменяясь с течением времени. По отдельным показателям первоочередная роль какой-то разновидности все равно будет сохраняться, но общая динамика должна предусматривать гармоничное развитие всех видов транспорта.

Взаимопроникновение и синтез. Свойство это стало ярко проявляться именно в несколько последних десятилетий. Так, к примеру, раньше морские контейнеры перевозили только лишь на судах, производя выгрузку и последующее комплектование новой партии груза в порту. Сегодня те же самые контейнеры перевозят не только судами, но и по железной дороге, а также посредством автомобильного большегрузного транспорта. Проще говоря, сегодня зачастую все сложнее становит-

ся определить, к какому конкретно типу относится тот или иной способ перевозки. Также сегодня возникло понятие «передачи с колес», о котором мы вскользь уже упоминали выше. Все вышесказанное говорит о необходимости кардинальных изменений в структуре понятия, так как современные транспортные системы России до сих пор функционируют по канонам и «калькам» многолетней давности. Важно понимать, что системы общего пользования, несмотря на свою внешнюю самостоятельность, ни в коем случае не должны быть полностью изолированы от прочих видов транспорта.

Проще говоря, сегодня возникла настоятельная необходимость стирания и отмены условных границ с включением в общую транспортную систему даже городского маршрутного транспорта. Особенно очевидной становится необходимость такого подхода при планировании транспортных развязок в промышленных регионах.

Зависимость транспорта от географических условий местности, безусловно, имеется. Конечно же, развитие новых дорог и магистралей в существенной степени зависит от географических характеристик той или иной местности. Несмотря на сложности, транспортная система обязательно должна связывать потребителя и производства, обеспечивая непрерывную и постоянную доставку ресурсов к производственным мощностям. Конечно, характеристики местности порой серьезно ограничивают темпы развития той или иной транспортной сети: так, в печально известной дорожникам Западной Сибири во время строительства магистралей были утоплены в болотах тысячи тракторов. В таких условиях строительство является настоящим подвигом, да и управление транспортной системой России из-за этих факторов серьезно осложняется. Кроме того, отсутствие теплых портов в регионе является большой проблемой, серьезно ограничивающей возможности судоходства в сфере перевозки больших объемов груза.

В народном хозяйстве любой страны, а уж тем более – России, с ее огромными просторами, транспортные системы играют особую, чрезвычайно важную роль. В настоящее время именно они могут покрывать все возрастающие потребности

людей, так как именно с их помощью происходит перемещение товарно-материальных ценностей в нашем обществе [25].

Нелишним будет напомнить, что без перевозок попросту невозможно развитие промышленной и хозяйственной деятельности ни в одном из регионов нашей страны, не говоря уже о местностях, находящихся в условиях Крайнего Севера и Дальнего Востока.

В различных республиках и областях свои особенности имеет и транспортная система России. РФ – огромное государство, а потому удивляться тут особенно нечему. Так, вблизи крупных городов (особенно неподалеку от морского побережья), система особенно сложна, включая в себя порты, аэродромы, железнодорожные пути и автомобильные дороги. В то же самое время, где-нибудь в отдаленных районах Кольского полуострова существуют лишь несколько более-менее развитых автомобильных дорог, на которых держится все снабжение района. Следует помнить, что в нашей стране существует сразу несколько логистических структур, каждая из которых чем-то важна.

Вот примерная структура транспортной системы России: железные дороги, автомобильный транспорт, авиация, системы трубопроводов, флоты: речного и морского сообщения.

Так как некоторые суда имеют возможность эксплуатации в условиях моря и рек, этот вид транспорта можно называть просто «корабельным». В зависимости от географического положения, экономического состояния и прочих факторов, характеристика транспортной системы России различна и может варьироваться в достаточно широких пределах. Как и в былые времена, железнодорожное сообщение имеет превалирующее значение при перевозках на большие расстояния особенно больших грузов в кратчайшие сроки, а также для транспортировки большого количества пассажиров. Последнее особенно важно на пригородных направлениях.

1.3. Государственное регулирование транспортного комплекса в РФ

Государственное регулирование характеризуется как непрерывное решение вопросов общественной и государственной жизни государством и его исполнительно-распорядительными органами. В сферу деятельности этих органов и должностных лиц попадают вопросы налогообложения, таможенной деятельности, обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения, борьбы за экологическую чистоту, стандартизации и сертификации и т. д. Государственное регулирование лишено таких черт, как принуждение, подавление, наказание, прямое властное воздействие; оно препятствует вмешательству государственных органов в производственную и хозяйственно-финансовую деятельность коммерческих и некоммерческих организаций, предприятий, объединений. Государственное регулирование - это содействие благосостоянию населения и обеспечение правовой защиты субъектов исполнительной власти и административно-правовых отношений [39].

Существует много причин, по которым государство должно осуществлять контроль над транспортной системой. Главными задачами государственного регулирования транспортной деятельности являются [5]:

1. Необходимость регулирования основных операций транспорта в интересах общественной безопасности.
2. Во многих случаях транспорт является естественной монополией, что представляет собой сдерживающий фактор его развития.
3. В РФ транспортно-логистическая отрасль сильно подвержена конкурентной борьбе, что ведет к снижению заработной платы работающих в отрасли.
4. Социальные затраты транспорта очень велики, в связи с этим их необходимо учитывать и перераспределять. Автомобильный транспорт не может существовать без таких элементов, как автомобильные дороги, стоянки и т.п. Это обуславливает дополнительное финансирование.
5. Транспорт часто требует международного взаимодействия, что предопределяет необходимость государственных соглашений.

6. Транспорт вместе с системой материально-технического снабжения и связью является частью инфраструктуры национальной экономики и одновременно стимулятором ее развития.

7. Транспорт, в связи с высоким коэффициентом перевозимости производимых товаров, является отраслью, прогрессивно стимулирующей инфляционные процессы. В связи с этим, в условиях нестабильной экономической обстановки необходим контроль за уровнем тарифов.

8. Транспорт является центральным звеном при ликвидации чрезвычайных ситуаций и играет важную роль в обеспечении обороноспособности страны.

Методы регулирования транспортной деятельности РФ укрупненно можно подразделить на: нормативно-правовые, экономические и комплексные.

Нормативно-правовые методы по области своего воздействия, своей направленности могут быть подразделены на определяющие безопасность и регулирующие рынок транспортных услуг. В числе нормативно-правовых актов, регулирующих безопасность автомобильного транспорта, можно отметить правила дорожного движения, устав автомобильного транспорта, правила перевозок опасных грузов, стандарты по экологической безопасности и т.д. К методам регулирования рынка транспортных услуг следует отнести: лицензирование; квоты и разрешения (например, для международных перевозок); ограничения (числа компаний, размеров парка и др.). Среди экономических методов можно выделить комплексные и частные. Комплексные методы предполагают изменение системы производственных отношений, и в частности отношений собственности. Это национализация транспортных компаний либо их приватизация. Частные методы экономического регулирования транспортной деятельности осуществляются при неизменной системе производственных отношений. Это: налоги, тарифы, штрафные санкции, оплата дополнительных операций, кредитов, дотаций и т.д. Комплексные методы регулирования автотранспортной деятельности представляют собой синтез нормативно-правовых и экономических мер, которые сложно разделить и обособить. основополагающая цель лицен-

зирования объединяет две, по своей сути разные задачи: регулирование рынка транспортных услуг и обеспечение безопасности транспортной деятельности.

Двойственность задач лицензирования и их характер определяют неоднородный характер объектов (субъектов) лицензирования. Лицензированию подлежит определенный вид деятельности. Автотранспортная деятельность многопланова. Она включает в себя: автомобильные перевозки; техническое обслуживание и ремонт автомобилей (обеспечение хранения и заправка автомобилей топливом, смазочными материалами и т.д.). Обеспечение безопасности автотранспортной деятельности предъявляет определенные требования к лицам, занимающимся такой деятельностью, а также к используемым техническим средствам. Таким образом, объект (субъект) подлежащий лицензированию, имеет несколько эклектичный характер. Транспортная лицензия выдается, как правило, на каждое транспортное средство. Однако существуют определенные ограничения. В настоящее время практически во всех странах существует сложная дифференциация лицензий по различным признакам. Первоначальной задачей подразделений РТИ было лицензирование транспортной деятельности. При этом за процессом лицензирования не просматривались, да и не могли просматриваться основные функции органов РТИ [28]:

- ограничение либо стимулирование притока транспорта в те или иные сектора регионального рынка транспортных услуг;

- определение дополнительных льгот и формирование особых условий для предприятий и предпринимателей, осуществляющих социально значимые перевозки;

- применение к транспортным предприятиям санкций при нарушении требования лицензирования и др.

Это предопределили следующие объективные причины:

1. Отсутствие у государственных служащих и работников аппарата органов управления транспортом опыта регулирования деятельности транспортных предприятий вне системы прямого ведомственного или местного партийно-административного подчинения. Важную роль играет и отсутствие у работников са-

мих транспортных предприятий привычки к существованию вневедомственного непрямого регулирования транспортной деятельности.

2. Отсутствие объективной базы данных для оценки текущего состояния транспортных рынков как в части оценки текущего состояния транспортных рынков и оценки реального спроса на транспортные услуги, так и в части определения фактических провозных возможностей различных транспортных предприятий. Отсутствие также методов оперативной оценки состояния спроса и предложения на транспортном рынке.

3. Слабое правовое обеспечение транспортно-коммерческой деятельности и несоответствие действующих транспортных правил и уставов изменяющимся экономическим условиям. В хозяйственном законодательстве нет сейчас полного набора актов, которые бы непосредственно определяли коммерческий статус транспортных предприятий в условиях формирования рынка. Кроме того, необходимо учитывать, что для отечественной хозяйственной практики традиционным является несоответствие между действующим законодательством и практической деятельностью транспортных предприятий и клиентуры. Предприятия ориентируются, прежде всего, не на законы, подзаконные и ведомственные акты, а на сложившуюся хозяйственную практику. Отсутствует и навык разрешения конфликтов между предприятиями "цивилизованными" юридическими правовыми средствами. Обращение в арбитраж или в суд рассматривается как чрезвычайное происшествие и сопровождается обычно обострением конфликта, приводящего впоследствии к нарушению или полному разрыву хозяйственных взаимоотношений между предприятиями.

4. Существование в регионах органов, которые, так или иначе, уже осуществляют практическое регулирование транспортной деятельности. В первую очередь, это транспортные подразделения местной администрации, а также, в известной степени, ТПО автомобильного транспорта общего пользования, которые, несмотря на свой объективно производственный характер, тем не менее, всегда работали в контакте с местными властями и стремились за счет имеющихся административных рычагов способствовать решению конкретных транспортных проблем региона. В

некоторых регионах уже созданы или создаются новые органы транспортной администрации (транспортные департаменты), особые структуры типа служб единого заказчика транспортных услуг. В ряде мест существуют межведомственные координационные органы, призванные способствовать нормальной работе транспорта.

По мере развития рыночной экономики в РФ и устранения причин, тормозящих развитие системы государственного регулирования, функции и задачи РТИ значительно расширятся. При этом важнейшими из них будут следующие:

1. Разработка правил допуска новых предприятий к работе в различных секторах рынка.

2. Непосредственное осуществление деятельности по допуску новых предприятий на различные сектора транспортного рынка или расширение прав действующих предприятий (лицензирование транспортной деятельности).

3. Контроль выполнения транспортными предприятиями требований, налагаемых на них выданной лицензией, и применение предусмотренных законодательством санкций в случае нарушения этих требований.

4. Контроль ценообразования и применения тарифов.

5. Налоговое регулирование транспортной деятельности.

6. Контроль и анализ транспортного обслуживания в различных секторах рынка.

7. Финансирование отдельных проектов в области транспорта, имеющих общегосударственное значение, а также оказание государственной помощи различным предприятиям в обеспечении такого финансирования.

8. Покрытие текущих убытков транспортных предприятий, повышение рентабельности которых за счет самоокупаемости является по тем или иным соображениям невозможным (дотации транспортным предприятиям).

9. Разработка и контроль выполнения экологических стандартов.

10. Разработка и контроль выполнения норм безопасности труда на транспорте и технических стандартов безопасности.

11. Разработка и применение административно-экономических мер по экстренной концентрации транспортных ресурсов в чрезвычайных ситуациях. Необходимо определенное время становления, накопления опыта, а также подкрепления всех перечисленных функций РТИ соответствующими административными и правовыми актами, что происходит в настоящее время.

Ниже, на рис. 7 наглядно продемонстрированы основные задачи регулирования транспортного комплекса РФ.

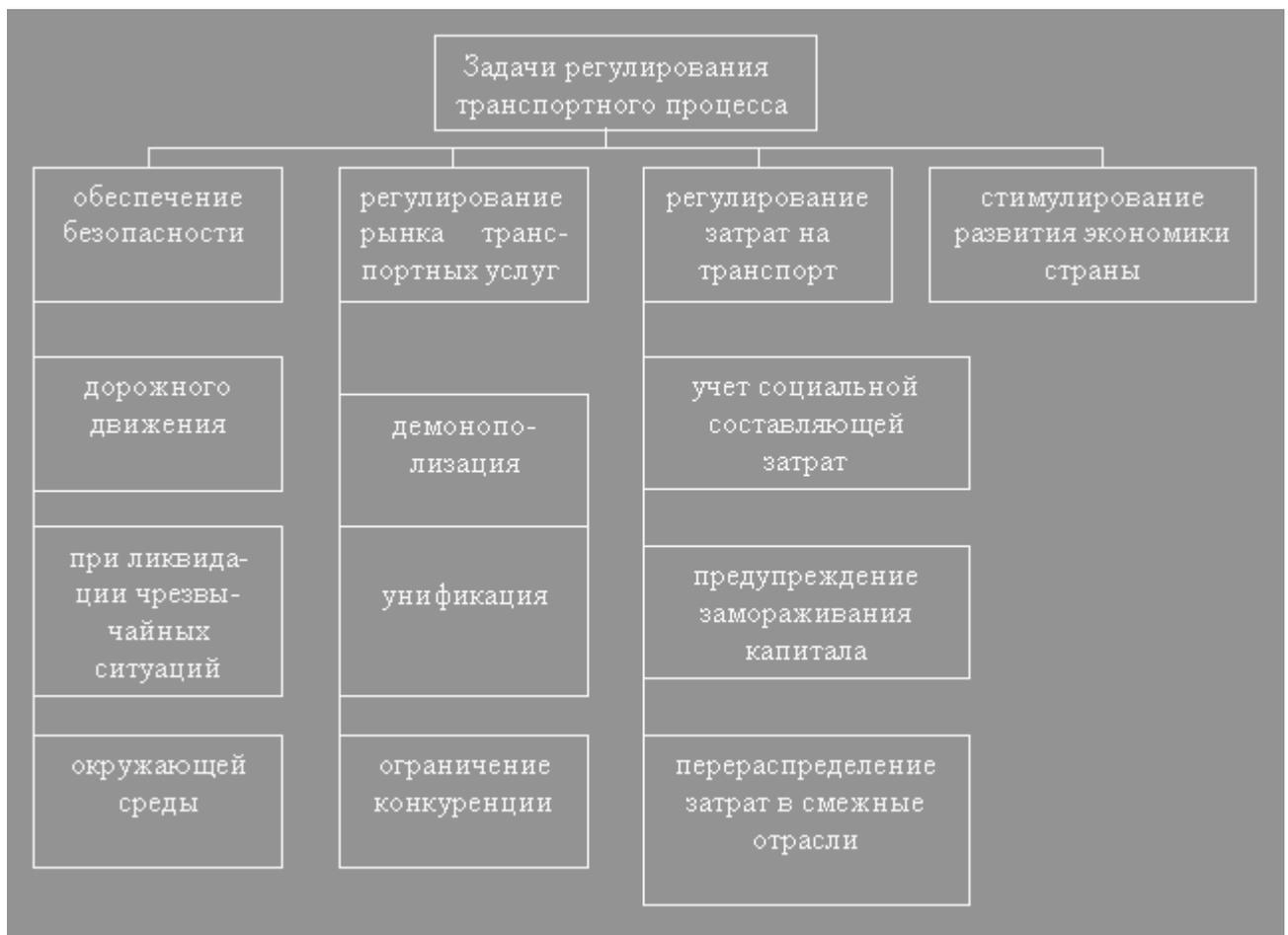


Рисунок 7- Задачи регулирования транспортного комплекса РФ.

Организация системы государственного регулирования транспортной деятельности предполагает создание управляющих структур, распределение между ними функций и полномочий и определение порядка их взаимодействия на федеральном и региональном уровнях.

На федеральном уровне система регулирования транспортно-дорожным комплексом представлена Министерством транспорта РФ, а также несколькими координирующими органами и общественными организациями. Регулирование деятельности предприятий транспортно-дорожного комплекса в регионах осуществляется местными органами транспортной администрации, неадминистративными хозяйственно-финансовыми структурами и координационными органами [14].

Центральным звеном государственной системы управления транспортом на федеральном уровне является Министерство транспорта РФ. Как правительственный орган оно разрабатывает и реализует государственную транспортную политику путем подготовки законодательных и нормативных актов, реализующих в сфере транспортной деятельности принципиальные положения социально-экономической и научно-технической политики государства, обоснование статей федерального бюджета, касающихся финансирования развития транспорта и отдельных транспортных предприятий, а также путем планирования и организации выполнения общегосударственных транспортных программ.

Министерство транспорта РФ имеет свой центральный аппарат и департаменты по видам транспорта и дорожному хозяйству. Российская транспортная инспекция входит в состав министерства. Между ними и распределяются функции, задачи и полномочия министерства по регулированию транспортной деятельности в Российской Федерации. Центральный аппарат занимается концептуальными и стратегическими проблемами, подготовкой, согласованием и продвижением в законодательных органах проектов законов и нормативных актов, текущей работой по координации деятельности различных видов транспорта, руководит разработкой и реализацией лицензионной политики, анализирует состояние и прогнозирует развитие транспортно-дорожного комплекса. Департаменты транспорта проводят углубленный анализ состояний и тенденций развития подотрасли; разрабатывают и реализуют политику развития транспорта республики (региона) в соответствии с единой государственной транспортной политикой; осуществляют государственное регулирование транспортной деятельности, в том числе путем подготовки и введения норма-

тивных документов, а также механизмов их реализации в пределах установленной компетенции; организуют надзор за выполнением действующих в отрасли нормативных актов; решают отдельные вопросы, обусловленные спецификой транспорта.

Органы Российской транспортной инспекции осуществляют сбор и представление вышестоящему органу установленной статистической отчетности и другой информации, определение субъектов транспортно-дорожного комплекса региона, подлежащих лицензированию, контроль за выполнением на территории региона транспортного законодательства и т.п.

Существующая в настоящее время структура министерства доказала в основном свою работоспособность. Структура Министерства транспорта РФ и функции его подразделений не являются жестко регламентированными и постоянно совершенствуются с учетом изменяющихся социально-экономических и политических условий.

Формирующаяся система территориального управления деятельностью транспорта состоит из трех типов управляющих структур: органов транспортной администрации, неадминистративных хозяйственно-финансовых структур и координационных органов.

Проведением региональной транспортной политики и непосредственным регулированием транспортных рынков должны заниматься департаменты (отделы, комитеты транспорта местных администраций).

Именно на региональном и местном уровне должны разрабатываться и применяться такие методы регулирования, как контроль за ценообразованием и применением тарифов, налоговые льготы (в пределах местных налогов), покрытие текущих убытков ТП, занимающихся социально-значимыми перевозками, финансирование развития транспортной инфраструктуры (частично) и т.д.

Особое место в этой системе занимают отделения и филиалы Российской транспортной инспекции. Первоначально отделения и филиалы Российской транспортной инспекции были созданы как органы федерального регулирования и контроля транспортной деятельности в регионе со следующими функциями: сбор и

предоставление вышестоящему органу установленной статистической отчетности и другой информации, определение субъектов транспортно-дорожного комплекса региона, подлежащих лицензированию, осуществление в установленном порядке непосредственного лицензирования, контроль за выполнением на территории региона транспортного законодательства и т.п.

В процессе этой деятельности отделения Российской транспортной инспекции накопили значительный объем информации о местных рынках транспортных услуг, использование которой позволит им оказывать существенное влияние на транспортную ситуацию в регионе.

Занимая в настоящее время центральное место в регулировании транспортной деятельности в регионах (а в некоторых случаях являясь просто единственным регулирующим органом), местные отделения Российской транспортной инспекции и их филиалы связаны со всеми заинтересованными сторонами. В интересах общества Российской транспортной инспекции контролирует уровень отрицательных внешних эффектов (безопасность эксплуатации транспортных средств и соблюдение экологических стандартов). Вышестоящая организация — Министерство транспорта РФ — получает информацию о состоянии транспортного обслуживания в регионах, возможность непосредственного проведения транспортной политики на местах, в качестве обратной связи — конкретную информацию о совершенствовании действующего порядка выдачи лицензий и тарифной системы, оценку эффективности законодательных и нормативно-правовых актов в области автомобильного транспорта.

Местные органы власти могут получать объективную информацию о состоянии транспортного обслуживания на территории региона и в отдельных секторах транспортного рынка, предложения по изменению условий работы автотранспортных предприятий, помощь в разработке региональных программ развития автомобильного транспорта региона и его инфраструктуры; использовать органы Российской транспортной инспекции как инструмент прямого управления работой некоторых ТП путем применения дополнительных требований, включаемых в лицензию.

Потребители услуг получают гарантии достаточной квалификации транспортников, а сами транспортные предприятия — организованный рынок транспортных услуг, защиту от недобросовестной конкуренции и т.п.

Изменения структуры органов государственной власти не могли не отразиться и на региональном механизме управления транспортом. По данным Минтранса России, в четырех субъектах Федерации (Карелии, Чите, Кирове, Камчатке) вообще отсутствуют в органах исполнительной власти какие-либо структуры регулирования транспортной деятельности, а в половине республик, краев и областей транспортом занимаются 1-2 специалиста в аппаратах исполнительных органов или многоотраслевых комплексах. Автомобильный транспорт, видимо, одна из самых децентрализованных подотраслей среди транспортных отраслей. В этой связи особое значение приобретает взаимодействие между федеральными и региональными органами регулирования автотранспортной деятельности. Однако формирование федеральных органов регулирования значительно опережает формирование региональной системы. По сути дела, если первая уже практически сложилась и здесь принципиальных изменений не ожидается, то во многих регионах из всех необходимых органов регулирования присутствуют лишь отделения и представительства федеральных структур.

В этой ситуации Министерство транспорта РФ пытается ускорить этот процесс. Разумеется, данный государственный орган пытается защитить свои интересы, сделав региональную структуру управления тесно связанной с Департаментом автотранспорта.

По мере формирования транспортных администраций федеральные органы должны стремиться к тому, чтобы делегировать им полномочия по проведению государственной транспортной политики и регулированию работы предприятий на местах. Делегирование предусматривается осуществлять путем заключения соглашений между Министерством транспорта РФ и региональными администрациями о выполнении по-следними конкретных функций государственного управления транспортно-дорожного комплекса от имени министерства с указанием ответствен-

ности исполнителя. Таким образом, будет существовать функциональная подчиненность Министерству транспорта РФ по делегированным вопросам региональных транспортных департаментов, заключивших соглашения и становящихся на добровольной основе органами государственного регулирования транспортно-дорожного комплекса двойного ведения.

Местные администрации — самостоятельные центры власти, источник которых находится на самих территориях. Нельзя заставить их делать то, чем они заниматься не желают (в данном случае — автомобильным транспортом). Если они заинтересованы положением на рынке автоперевозок в регионе, то сотрудничество с Министерством транспорта РФ станет неизбежным. А в реализации федеральной транспортной политики необходимо опираться не на административную власть, а на закон и экономический интерес, ибо участие в федеральных транспортных программах — это инвестиции, привлечь которые стремится каждый регион.

Таким образом, мы получаем определённую структуру государственного регулирования транспортной деятельностью в России, которая будет продолжать совершенствоваться и пополняться новыми институтами.

2. Современные проблемы транспортного комплекса Самарской области

2.1. Оценка состояния транспортного комплекса Самарской области

Данный вопрос необходимо рассматривать в тесной взаимосвязи с транспортным развитием Приволжского федерального округа в целом и месте и роли Самарской области в нем.

Расположение Приволжского федерального округа на пересечении основных евроазиатских транспортных направлений с востока на запад и с севера на юг и высокий уровень его экономического развития определяют перспективы развития транспортной инфраструктуры.

По территории округа проходят основные автомобильные дороги общего пользования федерального значения, связывающие Центральный и Северо-Западный федеральные округа с Уральским, Сибирским и Дальневосточным федеральными округами, а также с Республикой Казахстан.

В Приволжском федеральном округе расположены 20 аэропортов (в том числе 10 международных), 17 из которых входят в перечень национальной опорной аэродромной сети.

Внутренние водные пути проходят по 11 субъектам Российской Федерации, входящим в Приволжский федеральный округ.

По территории Приволжского федерального округа проходят железнодорожные линии, связывающие Центральный и Северо-Западный федеральные округа с Уральским, Сибирским, Дальневосточным федеральными округами, а также с Республикой Казахстан.[26]

Приволжский федеральный округ занимает второе место в России по плотности железных дорог.

По основным удельным показателям транспортной инфраструктуры округ находится в числе лидеров.

В функционировании транспортной инфраструктуры накопился ряд проблем, сдерживающих дальнейшее социально-экономическое развитие Приволжского федерального округа.

Автодорожная сеть по своей густоте, пропускной способности, безопасности и техническому состоянию не отвечает современным требованиям.

Основные автомагистрали имеют широтную ориентацию. Отсутствуют современные автомагистрали, связывающие север и юг округа. Нормативное состояние не обеспечивается на более чем 3,5 тыс. километрах протяженности федеральных и почти 12 тыс. километрах региональных автомобильных дорог. Несоответствие уровня развития сети автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки приводит к существенному росту транспортных расходов и снижению скорости движения. Уровень развития автодорожной сети не обеспечивает требуемой транспортной доступности. Около трети сельских населенных пунктов не имеют постоянной круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием.

Инфраструктура воздушного транспорта во многом устарела, нуждается в развитии и комплексной модернизации.

Отсутствие межрегиональной авиационной сети сдерживает экономическое и социальное развитие округа, усугубляет ситуации при возникновении природных и техногенных катастроф и чрезвычайных событий, в том числе из-за несвоевременного прибытия служб медицинских и чрезвычайных сил на место происшествия.

Слабо используется уникальная сеть внутренних водных путей Волжского бассейна, составляющих основу Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации. Требуют реконструкции многие гидротехнические сооружения. Портовая сеть нуждается в комплексной модернизации, без которой невозможно ее включение в современные мультимодальные транспортно-логистические системы.

Железнодорожная сеть с протяженностью эксплуатационных путей железнодорожного транспорта общего пользования около 15 тыс. километров в целом ис-

черпала свой потенциал. Она имеет многочисленные участки с недостаточной пропускной способностью. Медленно проводятся реконструкция и усиление участков, строительство обходов городов и транспортных узлов. Практически не строятся новые линии.

Логистическая инфраструктура в округе находится в начальной стадии формирования. До 80 процентов импортных грузов, предназначенных для регионов округа, перерабатываются в гг. Москве и Санкт-Петербурге. Общая концепция формирования логистической системы Приволжского федерального округа отсутствует.

Таким образом, транспортная инфраструктура в ее современном состоянии является существенным ограничением устойчивого социально-экономического развития округа по инновационному сценарию. Она не обеспечивает необходимого уровня транспортной доступности и качества услуг как для бизнеса, так и для населения, сдерживая реализацию транзитного потенциала территории и развитие транспортно-логистических технологий, снижая пространственную мобильность и возможность роста качества жизни населения.

Самарская область занимает выгодное экономико-географическое положение, находясь на пересечении важнейших международных транспортных коридоров «Север-Юг» и «Запад-Восток».

В структуре транспортной системы России Самарский транспортный узел, представленный всеми видами транспорта, за исключением морского, имеет возможность обслуживать российские и международные грузопотоки из/в Казахстан, Среднюю и Юго-Восточную Азию, Европу и Китай. По территории области проходит ряд магистральных железнодорожных линий, связывающих западные, южные, юго-западные и восточные регионы страны.

Филиал ОАО «Российские железные дороги» - Куйбышевская железная дорога имеет мощные пассажирские, грузовые перерабатывающие и ремонтные комплексы. Эксплуатационная длина железнодорожных путей в области составляет около 1,4 тыс. км.

Международный аэропорт «Курумоч» - один из крупнейших в Поволжье (12 место в России), из которого осуществляются полеты по 120 внутренним и международным направлениям, из которых 51 регулярные направления.

В 2016 году международный аэропорт «Курумоч» обслужил 2,1 млн. пассажиров. Введен в эксплуатацию новый пассажирский терминал международного аэропорта «Курумоч», который стал первым в России инфраструктурным объектом, построенным в рамках подготовки к Чемпионату мира в 2018 году.

Международный аэропорт «Курумоч» имеет свой грузовой терминал и предлагает весь комплекс услуг, связанных со складской деятельностью. Общая площадь грузового терминала 5 300 кв.м. Склад временного хранения (СВХ), включая открытую площадку - на 13 мест для грузового транспорта и зону завершения процедуры таможенного транзита на 25 машиномест.

Суточный грузооборот грузового комплекса 150 тонн/сутки. В офисной части располагается отдел продаж грузовых перевозок, персонал СВХ, таможенный пост Аэропорт «Самара» Самарской таможни.

По территории области протекает главная водная артерия европейской части России – река Волга, что обеспечивает развитие речных перевозок.

Имеется доступ к Единой системе водных путей Европейской части РФ, выход к Каспийскому, Черному, Балтийскому морям, функционируют речные порты в Самаре и Тольятти. Имеются возможности использования мощностей Сызранского речного порта. Протяженность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием на территории Самарской области составляет 16,5 тыс. км, включая 711,5 км дорог федерального значения, 7,1 тыс. км дорог регионального и межмуниципального значения и 8,6 тыс. км местных автодорог.[7]

По территории Самарской области проходят три крупнейших российских газопровода: Челябинск-Петровск, Уренгой-Петровск, Уренгой-Новопсковск, а также нефте- и продуктопроводы, входящие в систему ОАО «АК «Транснефть», протяженностью более 5 тысяч километров.

2.2. Проблемы развития транспортного комплекса Самарской области

Многообразие форм собственности, предпринимательство, конкуренция коренным образом меняют принципы и методы хозяйствования организаций транспорта. Поэтому новые требования предъявляются к повышению качества работы, усилению мобильности, обеспечению доступности и надежности транспорта.

При наличии в отрасли разных форм собственности и организационных форм хозяйствования необходим такой механизм управления, который учитывал бы современные особенности рыночных отношений, основывался на современных принципах, методах и формах управления, направленных на повышение эффективности транспортно-логистического комплекса Самарской области.

На региональном транспорте накопилось много нерешенных проблем, которые могут стать тормозом в осуществлении социально-экономической политики на долгосрочную перспективу.

Во-первых, основные фонды всех видов транспорта обновляются недостаточными темпами, их износ достиг 50-75% и продолжает нарастать.

Во-вторых, финансово-экономические механизмы, в том числе обеспечивающие воспроизводство основных фондов и инноваций, недостаточно эффективны и в полной мере адаптированы к особенностям транспорта.

В третьих, значительно снизилась подвижность населения и доступность для него транспортных услуг, в том числе по причине неудовлетворительного состояния материально-технической базы транспортного комплекса, что вызывает дополнительную социальную напряженность в обществе.

В четвертых, транспортные технологии не отвечают современным требованиям эффективного функционирования транспорта в условиях рынка, не получили достаточного развития интермодальных перевозки, широко распространенные в развитых странах мира.

В пятых, низок уровень информатизации транспортных процессов и информационного взаимодействия транспорта с другими отраслями экономики, что мешает интеграции в мировую коммуникационную систему.

И наконец, в шестых, как уже было сказано ранее, в слабой степени реализу-

ются выгоды географического положения Самарской области и возможности ее транспортных коммуникаций для доставки транзитных грузов третьих стран, в первую очередь грузов азиатско-европейского направления.

Наличие указанных проблем транспорта, являясь одной из причин высокой ресурсоемкости перевозок, их низкого качества и нарушения экологических требований, приводит к существенному росту транспортных издержек и требует принятия неотложных мер по преодолению сложившихся в развитии транспортного комплекса области негативных тенденций.

2.3. Перспективы развития транспортного комплекса Самарской области

Возможности реализации выгод географического положения Самарской области и ее транспортных коммуникаций определяют перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры региона.

На территории Самарского региона сформировалась крупнейшая в Приволжском федеральном округе транспортная система, обеспечивающая транспортные связи федерального и регионального значения во всех направлениях.

Этому способствует, как уже ранее отмечено, выгодное географическое расположение области и близость рынков сбыта продукции с сопредельными государствами, наличие узловых центров, связывающих транспортные потоки в направлении коридоров «Север-юг», включающий 15 субъектов РФ, «Центр России - Казахстан» (9 российских субъектов), «Запад-Восток» (25 субъектов РФ). Достаточно сказать, что доля этих коридоров по макроэкономическим показателям составляет от 12,9% (коридор Центр России - Казахстан), до 67,6% (коридор Запад-Восток) в объеме объеме ВВП.

Самарская область занимает выгодное в транспортном отношении географическое положение, находясь на пересечении важнейших МТК «Север-Юг» и «Восток-Запад».

В системе МТК «Север-Юг» использование внутренних водных путей, вклю-

чая Волго-Балтийскую водную систему, позволяет осуществлять перевозки грузов судами смешанного (река-море) плавания в направлении Северной Европы и стран Каспийского региона, а также с выходом в Черное море и далее на Дунай.

Автодорогами федерального значения Самарский регион связан с западными районами Республики Казахстан и странами СНГ.

В системе МТК «Восток-Запад» функционируют автомобильная дорога федерального значения М-5 «Урал» и Куйбышевская железная дорога, по которым перевозятся грузы из Европы на Урал и в Сибирь, Восточный Казахстан и Китай.

Кроме того, через территорию Самарского региона проходят воздушные трассы российского и международного значения. Из крупнейшего в Поволжье международного аэропорта «Курумоч» выполняются рейсы практически во все крупные города России, в столицы стран СНГ, а также Турцию, Объединенные Арабские Эмираты, Израиль, Германию, Австрию, Италию и другие страны. Это единственный аэропорт в Поволжье, способный принимать воздушные суда любых типов.

Увеличение транзита по территории Самарской области приведет косвенным образом к росту других секторов экономики, в частности, за счет развития придорожной инфраструктуры, гостиничного комплекса, увеличению занятости населения и т.п. Однако подобные эффекты очень трудно оценить даже приблизительно.

Сегодня пропускные возможности Самарского транспортного узла используются лишь на 64%, что лишает область дополнительных доходов, которые мог бы принести транзит.[14]

Одной из основных причин этого является отсутствие на территории области современных объектов транспортной инфраструктуры по обработке грузопотоков, что не позволяет использовать в полной мере выгодное географическое расположение Самарской области и существующие возможности транспортных коммуникаций для обработки транзитных грузов, в первую очередь, грузов азиатско-европейского направления. Кроме того, используемые транспортные технологии по перевозке грузов и обслуживанию пассажиров не отвечают современным требованиям эффективного функционирования транспорта в условиях рынка.

Разработкой международной транспортной системы грузопотоков на территории Самарской области в рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы России» занимается также НПЦ «Инфотранс» при участии Научного центра по комплексным транспортным проблемам Минтранса РФ. Наиболее важными этапами дальнейшего развития проекта развития Самарской области в контексте международных транспортных коридоров являются:

1. Развитие грузового коридора Москва - Рязань - Сызрань - Уфа - Челябинск с ответвлением на Оренбург - граница с Казахстаном (Илецк 1) с кратчайшим выходом на МТК «ТРАСЕКА».

2. Организация контейнерных перевозок по расписанию, специализированных поездов для перевозок рефрижераторных контейнеров, комбинированных перевозок.

3. Первоочередное внедрение по направлениям развития МТК электронного документооборота, а также централизацию управления перевозками с обеспечением слежения за продвижением вагонов и контейнеров.

4. Образование и развитие единого логистического комплекса транспортных организаций (осуществляющих железнодорожные, автомобильные и водные перевозки) и мультимодальных терминальных комплексов (обеспечивающих грузопереработку, складирование, коммиссионирование, таможенную обработку грузов и другие составляющие транспортно-логистического сервиса), работающего по сквозной технологии с применением единой системы ответственности и экономической заинтересованности всех участников логистической системы грузодвижения в рамках функционирования коридора.

5. Обеспечение организационно-технологического взаимодействия консолидирующего центра Самарского транспортного узла с формирующейся региональной системой, включающей средние и мелкие по мощности мультимодальные терминальные, а также складские комплексы с объединением их в единую логистическую систему грузодвижения.

6. Обеспечение гармоничного развития экономического сотрудничества

субъектов Поволжского региона, тяготеющих по транспортному обслуживанию к Самарскому транспортному узлу.

Чтобы максимально эффективно использовать потенциал своего положения и ресурсы, Самарской области необходимо опередить в модернизации транспортной инфраструктуры соседние регионы, в частности, республику Татарстан, которые также готовят планы реализации масштабных проектов по модернизации транспортной инфраструктуры. В условиях рыночной экономики, чтобы занять соответствующее своему потенциалу положение, Самарской области необходимо создать условия по работе с транзитом, превосходящие по своему уровню условия в соседних регионах.

Таким образом, чтобы оградить область от негативных последствий расширения транзита, увеличение объемов перевозок должно сопровождаться повышением эффективности и безопасности работы транспорта.

Динамика экономического роста индустриально развитых стран свидетельствует о том, что грузоемкость ВРП должна со временем падать (это качественный процесс освобождения экономики от транспортной зависимости, один из аспектов экономической свободы, которому у нас пока не придается должного значения). Здесь есть определенные тонкости, связанные с разными источниками роста грузовой работы.

В то же время пассажироемкость ВРП должна расти, ибо рост подвижности населения (особенно с социально-культурными целями) - мерило цивилизованности в современном мире.

Добиться реализации этих тенденций можно двумя способами:

- опережающим ростом ВРП, который тем выше, чем больше капитализация региона (в особенности через замыкание на его территории высокопередельных (конечных) циклов производства, кластеров, где и формируется основная часть добавленной стоимости);

- снижением темпов роста грузовой транспортной работы, что всегда является благом для экономики в целом, и не является таковым для отдельных производи-

телей транспортных услуг (перевозчиков). Именно поэтому борьба за снижение объемов перевозок и их дальности никогда не афишировалась, а во многих случаях, напротив, даже ставилась противоположная задача - увеличение грузооборота.

Рост грузооборота в Самарской области будет отставать от роста пассажирооборота и еще в большей степени от роста ВРП. Это говорит о том, что постепенно экономика Самарской области будет переходить в постиндустриальную стадию развития, сопровождающуюся снижением вклада традиционных секторов экономики в ВРП и увеличением мобильности населения, в первую очередь, с культурными целями.

Существующее состояние транспортной инфраструктуры Самарской области требует большей синхронизации с целями и задачами социально-экономического развития региона, что обуславливает необходимость связать воедино интересы регионального развития с интересами развития транспортной системы страны.

В настоящее время для транспортной отрасли Самарской характерны следующие недостатки с точки зрения логистики:

1. Отсутствует координация и взаимодействие различных видов транспорта по обслуживанию транспортных потоков.
2. Используемые транспортные технологии по перевозке и обработке грузов не отвечают современным требованиям эффективного функционирования в условиях рынка.
3. Низок уровень информатизации транспортных процессов и информационного взаимодействия различных видов транспорта.
4. В слабой степени реализуются выгоды географического положения Самарской области и возможности ее транспортных коммуникаций для обработки транзитных грузов, в первую очередь - грузов азиатско-европейского направления.

В целях развития объектов транспортной инфраструктуры, повышения эффективности функционирования транспортной системы региона по организации перевозок грузов в рамках МТК, Правительством Самарской области ведутся работы по проектированию и строительству транспортного консолидирующего центра по

обработке грузов и контейнеров на территории области.

Комплексный анализ маршрутов между установившимися центрами перевозки грузов показал, что Самарский транспортный узел располагается в зоне стыка трасс международных перевозок из Южной Европы, южных портов России (Астрахани, Ростова-на-Дону, Новороссийска) в направлении Дальнего Востока и Юго-Восточной Азии, а также со всего европейского континента (от северного региона до портов Азово-Черноморского бассейна) в направлении Казахстана, Средней и Центральной Азии. Такое расположение определяет его геополитическую перспективу как опорного узла при продлении панъевропейского МТК №3 (а также МТК №5) на Транссиб, что позволит не только разгрузить «широтный ход» МТК №2 через Нижний Новгород, но и конкурировать с МТК «ТРАСЕКА». Важным функциональным назначением СТКЦ является обеспечение выхода грузовых потоков с южных портов России (Черного и Каспийского морей) на транссибирскую магистраль с организацией эффективного транспортного обслуживания региональных рынков Поволжья и Южного Урала.

Перспектива строительства СТКЦ, в рамках развития транспортной системы России, заключается в обеспечении консолидации и распределении грузовых потоков (внешнеторговых и международного транзита, преимущественно в контейнерном исполнении) для соседних российских регионов с формированием соответствующих локальных зон транспортного обслуживания: Самарской, Пензенской, Ульяновской и Оренбургской областей, а также республик Башкортостан и Мордовии, входящих в зону функционирования Куйбышевской железной дороги.

Площадь зоны такого локального обслуживания составит около 20% европейской территории страны с численностью населения 25,3 млн. чел.

В промышленно развитых странах уже достаточно давно действует единая международная логистическая сеть. Узлами сети являются мультимодальные терминальные комплексы и грузораспределительные центры, объединенные единой транспортно-экспедиционной и информационной системой и работающие по общим международным стандартам и правилам. Большинство мультимодальных термина-

лов расположено в морских и речных портах. Все они имеют непосредственное сопряжение с перегрузочными станциями и выходы на основные железнодорожные и автомобильные магистрали.[22]

Предусматривается строительство логистического информационно-аналитического центра в г. Самара. Основной функцией логистического информационно-аналитического центра является управление единой транспортно-логистической информационной системой в рамках Проекта в целях эффективного распределения грузопотоков между терминальными комплексами Самарского транспортно-консолидирующего центра.

Терминалы Самарского транспортно-консолидирующего центра будут оказывать следующие виды услуг:

- погрузо-разгрузочные работы;
- обработка контейнеров;
- хранение контейнеров и паллет.

Предполагается, что терминалы будут обрабатывать внутренние и экспортно-импортные грузы.

Проектируемые терминалы будут объединены в единую информационную систему. Для управления производственными, информационными и финансовыми потоками на терминале предполагается разработать или приобрести специализированное программное обеспечение.

Логистический информационно-аналитический центр, расположенный на территории г. Самара, будет иметь прямой телекоммуникационный доступ к каждому из терминалов.

Логистический информационно-аналитический центр должен выполнять следующие функции:

1. Координацию и распределение грузопотоков между терминальными комплексами.
2. Формирование и оптимизацию транспортно - логистических цепочек.
3. Формирование баз данных по участникам процесса перевозки.

4. Предоставление доступа к имеющимся информационным ресурсам.
5. Управление системой унифицированного электронного документооборота.
6. Управление Самарским транспортно-консолидирующим центром.

Положительными социальными эффектами от реализации проекта строительства Самарского транспортно-консолидирующего центра являются:

1. Повышение уровня занятости населения, в том числе создание свыше 1 300 новых рабочих мест.
2. Применение технологий, обеспечивающих минимальное негативное воздействие на окружающую среду. Предусмотренный Проектом вывод грузовых транспортных потоков за пределы города Самары также будет способствовать сокращению объемов вредных выбросов в атмосферу.
3. Содействие социально-экономическому развитию региона, включая рост налоговых поступлений в бюджеты всех уровней.
4. Создание более благоприятных условий для развития малого и среднего бизнеса.
5. Содействие сбалансированному развитию региональной терминальной сети, возможность увеличения объема грузовых перевозок всеми видами транспорта, при снижении средней дальности грузоперевозок, что ведет к относительному снижению транспортной работы и грузоемкости ВРП, оптимизации грузопотоков в районе зарождения и погашения грузов, минимизации капитальных вложений путем частичной реконструкции некоторых существующих объектов.
6. Существенное увеличение загрузки транспортной отрасли региона.
7. Снижение транспортной нагрузки на существующую транспортную сеть в результате сокращения доступа большегрузного транспорта в г. Самару в рамках планируемого вывода грузопотоков за пределы города.
8. Снижение сверхнормативных потерь времени производственных процессов всех транспортозависимых отраслей.

Создание в Самарской области крупной транспортно-логистической системы

во главе с Самарским транспортно-консолидирующим центром позволит значительно увеличить потоки грузов через Самарскую область с высокой эффективностью их перевозки как для обеспечения нужд региона, так и для транзита. Рост транзитных перевозок даст большой экономический эффект, так как сократит дальность перевозок, позволит полнее использовать дешевый водный путь, а региону даст существенное дополнение доходов в бюджет.

Транспортно-географическое положение Самарской области позволяет ей строить региональную экономику на развитии транспортно-логистической отрасли. Реализация транспортно-транзитного потенциала региона также предполагает:

1. Развитие одного из трех транспортных коридоров, обеспечивающих экспорт угля из Кузбасса и перевозки других грузов - направления Кузбасс - Азово-Черноморский бассейн с пропуском тяжеловесных поездов.

2. Развитие перевозок грузов из стран Западной Европы и Скандинавии по кратчайшему транспортному коридору через Самарский узел в районы Средней Азии, Урала и Сибири, Дальнего Востока. Формирование обхода Московского и Санкт-Петербургского транспортных узлов позволит разгрузить столичные регионы, Нижний Новгород и Екатеринбург, а также сократить транспортные издержки.

3. Развитие грузовых перевозок из Китая в Западную Европу. Возрождающийся «Великий шелковый путь» может и должен пройти через Самарскую область.

4. Развитие транспортного коридора «Север-Юг».

Важнейшим средством реализации транспортно-транзитного потенциала области является развитие смешанных перевозок. В Самарской области может располагаться транспортный крест - пересечение двух магистральных транспортных направлений «Запад-Восток» и «Север-Юг». Крупнейший водный путь России - река Волга, речные порты Тольятти и Самара дают возможность осуществлять в регионе смешанные железнодорожно-водные перевозки в том числе и с использованием судов класса «река-море». Самара имеет аэропорт высокого класса с двумя посадочными полосами. В Самарской области проходит граница между европейской транспортной системой с развитыми автомобильными перевозками и азиатской, с пре-

имущественным использованием железнодорожного транспорта и авиации.

Развитие смешанных перевозок требует организации скоростного железнодорожного сообщения с Московским транспортным узлом с выходом на транспортные коммуникации Центрального и Северо-западного регионов России, к российским портам на Балтике. Это позволяет создать в Самарской области мощный транспортно-распределительный центр. Для этого необходимо создание межтранспортной структуры управления перевозками [31].

Одним из первых, в 1997 году, в регионе было создано региональное логистическое предприятие - ОАО «Волгатранстерминал», среди учредителей которого находится КбшЖД.

Пропускная способность МТК №3 на Транссиб через Самару, составит 130 млн. тонн, что позволяет, не только разгрузить МТК №2, но и сделать бесперспективной реализацию проекта МТК «ТРАСЕКА» в обход России. СТКЦ - стратегический элемент кластерного развития региона[36]. Это серьезная заявка в борьбе за право стать частью нового «Великого шелкового пути».

Развитие транспортного направления Кузбасс - Азово-Черноморский узел увеличит экспортные возможности России, обеспечит рост ВВП. Завершение электрификации и строительства вторых путей на участке Сызрань - Сенная объединило в единый электрифицированный полигон железные дороги Дальнего Востока, Сибири, Урала и Юга России. Это общегосударственная задача, решаемая на территории Самарской области. В 2009г. завершена электрификация 1 тыс. км железнодорожных путей.

В области внутреннего водного транспорта предстоит реализация двух масштабных инвестиционных проектов по увеличению пропускной способности внутренних водных путей - модернизация Волго-Балтийского и Волго-Донского судоходных каналов. Создание СТКЦ полностью сопряжено с реализацией этих двух проектов.[16]

Интересам развития федеральной и региональной транспортно-логистических систем отвечает максимальная контейнеризация грузоперевозок.

Крупнейшие грузоотправители Самарской области должны пользоваться одним из самых перспективных видов грузовых перевозок - контейнерными перевозками. Внедрение этой прогрессивной транспортной технологии обеспечивает гарантированный по срокам и качеству сервис, а также минимизацию издержек.

В Стратегии развития железнодорожного транспорта до 2030 г. предложен механизм долевого финансирования инфраструктурных проектов.

Все предполагаемые объекты СТКЦ имеют железнодорожную составляющую. ОАО «РЖД» и его дочерние компании проявляют интерес к созданию замкнутых логистических схем, согласованной работе всех видов транспорта. Слабость рыночных и правовых механизмов не позволяют эффективно преодолевать монополистические, таможенные и административные барьеры иначе, как через стратегию входа в собственность морских и речных портов. Компании, занимающиеся контейнерными перевозками, и в частности ОАО «Трансконтейнер», стремятся сократить издержки на стыке двух видов транспорта - водного и железнодорожного. Участие ОАО «РЖД» и его дочерних компаний в капитале Самарских портов позволит нивелировать противоречия между речным и железнодорожным транспортом, сгладить борьбу за груз. Кроме того, стратегия деятельности ОАО «Трансконтейнер» предполагает увеличение объемов фрахта судов «река-море».

Потенциальная годовая пропускная способность Самарского транспортного узла не менее 130 млн. тонн.

По данным ОАО «РЖД», технические возможности «Транссиба» позволяют перевозить до 100 млн. тонн грузов в год, в том числе 1 млн. контейнеров в двадцатифутовом эквиваленте (ДФЭ) международного транзита из стран азиатско-тихоокеанского региона в Европу и Центральную Азию. Прогнозные оценки Минтранса РФ показывают, что только по направлению Запад-Восток (МТК № 3) через Самарский узел ожидается поток международного контейнерного транзита около 150 тысяч TEU (2,5 млн. тонн), что более чем в два раза превышает объем контейнерного грузопотока в 2012 году.[26]

Прогнозируется рост грузопотоков из черноморского порта Ильичевск в сто-

рону СТКЦ по Волго-Донскому каналу и Волге с последующей перегрузкой на железнодорожный транспорт. Самарский регион, по самым скромным оценкам, обладает потенциалом ежегодно поставлять около 146 тыс. контейнеров (TEU). По оценкам, уже в первый год работы СТКЦ грузооборот в области вырастет на 20%.

Для устранения существующих инфраструктурных ограничений роста перевозок грузов и пассажиров предполагается строительство вторых ниток 18 камер шлюзов Волго-Донского водного пути. Грузопотоки с Черного моря могут значительно увеличиться за счет перевозок глинозема в объемах 0,7-1,0 млн. тонн из Южной Европы потребителям в Западной и Восточной Сибири, а также транзита с перевалкой на железную дорогу, в том числе и в Самаре.

Хотелось бы отметить, что в связи с проведением Чемпионата мира по футболу в 2018 году местные органы власти приняли решение о проведении тотальной модернизации всей транспортной системы региона. Основная цель этой модернизации – более полное обеспечение потребностей населения в перемещении и повышение качества обслуживания. Основными задачами модернизации транспортной системы Самары до 2018 года являются:

1. Уменьшение времени на пересадку в крупных пересадочных узлах.
2. Сокращение использования личного автотранспорта.
3. Развитие общественного транспорта.
4. Повышение качества и безопасности транспортного обслуживания.
5. Создание условий, отвечающих международным стандартам, для приема пассажиров пригородного и международного сообщения. [17]

Также стоит отметить, что Министерство транспорта и автомобильных дорог города Самара комментируя данный факт, отметило, что проекты по развитию транспортной системы региона, реализуемые в Самаре, имеют огромное значение для транспортной системы РФ, и после чемпионата этот опыт будет тиражироваться по всей стране.

2.4. Зарубежный опыт в решении проблем государственного регулирования транспортного комплекса

На данном этапе в условиях экономического кризиса особенно остро стоит проблема гармонизации государственного регулирования транспортного комплекса Самарской области. Повышение эффективности рыночных процессов, обеспечение поступательного развития национальной экономики и улучшение материального благосостояния населения должны быть обеспечены не за счет неограниченного вмешательства в работу рыночного механизма (как при административно-командной системе), а за счет решения социально значимых задач путем использования рычагов управления в областях, где действия рыночных законов недостаточно. Это возможно только при наличии чётко структурированной системы мер государственного регулирования, в которой присутствуют комплексы инструментов, дифференцированные по уровням управления (федеральный, региональный и муниципальный) и специфические для различных отраслей хозяйства.

В этой связи видится актуальным рассмотрение существующих в современной экономической науке подходов к проблеме государственного регулирования экономики на национальном и региональном уровнях, исследование опыта зарубежных стран в области государственного регулирования деятельности транспортного комплекса с целью определения целесообразности государственного вмешательства в работу транспорта, выявления комплекса инструментов, позволяющих оптимизировать развитие транспорта на уровне страны и региона.[34]

Большинство современных экономистов признают, что государственное регулирование является неотъемлемым элементом функционирования современного рыночного хозяйства.

Государственное регулирование экономики осуществляется с помощью системы взаимосвязанных методов и экономических рычагов, воздействующих на все сферы социально-экономической жизни страны, в том числе и на производство, обмен, распределение и потребление производственной продукции.

Методы государственного регулирования могут быть объединены в две большие группы: прямые - базирующиеся на силе государственной власти и не связанные с созданием дополнительного материального стимула или опасностью финансового ущерба и косвенные - опирающиеся на товарно-денежные рычаги и воздействующие на экономические интересы субъектов хозяйственной деятельности.[15]

Для сглаживания неравномерности развития регионов государство использует особое направление экономического регулирования - региональную политику. Государственная региональная политика представляет собой совокупность государственных мер по достижению определенного пространственно-производственного равновесия национального хозяйства.

Независимо от особенностей действующей в стране экономической системы государственное регулирование транспортной деятельности остается объективной необходимостью. Среди основных предпосылок вмешательства государства в деятельность субъектов транспортного рынка можно выделить следующие:

1. Магистральный характер транспортной отрасли по отношению к другим отраслям инфраструктуры, социальной и производственной сфер. Балансирующее воздействие государства на развитие экономики в целом невозможно при отсутствии государственного контроля за процессами в транспортном комплексе, так как транспорт одновременно обслуживает и производственные отрасли, и сферы, опосредованно связанные с производством, и отрасли, обеспечивающие жизнедеятельность на территории региона. При этом функционирование всего инфраструктурного комплекса невозможно при сбоях в работе транспорта.

2. Социально-обусловленная необходимость поощрения конкуренции и контроля над деятельностью естественных монополий в транспортной отрасли (например, на железнодорожном транспорте) с целью ограничения стремлений монополиста к извлечению максимальной личной выгоды посредством неоправданного завышения тарифов, экономии на качестве обслуживания клиентов, отказа от невыгодных, но при этом социально значимых перевозок.

3. Контроль над развитием инфляционных процессов через регулирование транспортных тарифов (рост транспортных издержек неизбежно приводит к увеличению стоимости транспортируемой продукции и впоследствии к росту рыночных цен).

4. Высокая капиталоемкость, длительные сроки создания и отсроченная окупаемость объектов транспортной инфраструктуры, рисковый характер инвестиций - все это делает участие в развитии транспортного комплекса непривлекательным для частного предпринимательства. Поэтому государство должно взять на себя координацию и частично финансирование масштабных проектов в транспортном секторе, создавая максимально выгодные условия для государственно-частного партнерства.

5. Необходимость установления единых технических и экологических норм и стандартов, обеспечивающих охрану окружающей среды, безопасность движения, нормальные условия труда.[13] Учитывая, что разработка и внедрение таких стандартов требуют времени и целевого финансирования, а их соблюдение связано с дополнительными издержками, государство должно не только устанавливать, но и контролировать выполнение указанных требований.

Учитывая, что в России еще относительно недавно существовала командно-административная система хозяйствования, для выявления необходимых сфер участия государства в развитии транспортной отрасли и определения наиболее эффективных инструментов государственного регулирования целесообразно обратиться к анализу опыта зарубежных стран. Среди общемировых тенденций государственного регулирования транспортной системы наиболее четко прослеживаются следующие:

1. Децентрализация государственного управления с передачей территориям широкого круга полномочий в области регулирования развития транспортного сектора. При этом неизбежно встают проблемы создания региональных административных структур, уровневого распределения сфер ответственности, отработки механизмов реализации государственной транспортной политики в регионах и т. д.

2. Государственная поддержка и финансирование функционирования и

развития транспортной системы, особенно при реализации капиталоемких социально-значимых проектов.

3. Переход от поддержки отдельных транспортных отраслей к комплексному планированию развития транспорта.

4. Поддержка собственных транспортных отраслей и через них национального предпринимательства в родственных и поддерживающих отраслях. [20]

Среди экономических методов регулирования транспортного комплекса за рубежом активно используется предоставление налоговых льгот, предоставление долгосрочных низкопроцентных государственных займов и государственных гарантий по кредитам, прямое и скрытое субсидирование транспорта, контроль за ценообразованием на транспорте.

Что касается взаимодействия центральных и региональных органов государственного управления, то в зарубежной практике инициатива идет по двум основным направлениям:

- региональные органы координируют деятельность по реализации национальной транспортной политики в рамках отведенной им роли в реализации государственных проектов;

- местные органы самостоятельно определяют основные направления региональной транспортной политики и разрабатывают проекты, а министерства транспорта рассматривают их с целью решения вопроса о выделении субсидий .

Региональные органы управления осуществляют меры государственного регулирования и контроля в рамках транспортной политики, проводимой государством, готовят предложения по проблемам, входящим в компетенцию министерств транспорта, занимаются управлением государственными предприятиями транспортного комплекса. При этом органы регионального самоуправления не только проводят федеральную региональную политику, но и активно формируют собственную, исходя из региональных экономических интересов, производственных возможностей, стратегической устремленности в будущее. Региональный аспект в управлении функционированием и развитием транспорта реализуется в экономической системе,

специфической для каждой территории, совокупностью административных, правовых, экономических, технических, организационных и других мер.

Таким образом, анализ научных обзоров зарубежного опыта регулирования транспортного комплекса позволяет нам сделать вывод о том, что в развитых странах сформирован и активно используется дифференцированный по отраслям хозяйства инструментарий государственного регулирования. При этом для повышения эффективности государственного управления на уровне территорий существует специфическая региональная законодательная и нормативная база, а местным органам власти предоставлена возможность самостоятельно разрабатывать транспортную политику, учитывающую региональные особенности отрасли.

Одной из основных задач государственного управления в настоящее время является стимулирование конкуренции в транспортном секторе и ограничение отрицательного влияния естественных транспортных монополий на показатели социальной сферы.

В проекте Транспортной стратегии РФ на период до 2030 г. предусмотрен широкий арсенал средств повышения эффективности государственного регулирования в сфере транспорта: ведение статистической базы, мониторинг ситуации в отрасли, формирование транспортного баланса, проектное управление развитием инфраструктуры, внедрение интеллектуальных транспортных систем и систем управления транспортными потоками. В то же время в настоящий момент, применение перечисленных инструментов ограничено отсутствием институтов, способных превратить программу в жизнь.[4]

Лицензирование является инструментом, позволяющим сбалансировать количество операторов в различных секторах транспортного рынка и обеспечивающим допуск на рынок транспортных услуг только подготовленных перевозчиков. Но в российской практике имеет место недостаточная проработанность технических нормативов, соблюдение которых обуславливает принятие решения о выдаче лицензии. Это приводит к тому, что показатели безопасности транспортного процесса, в первую очередь дорожного движения, не соответствуют мировому уровню. Доля

транспорта в загрязнении окружающей среды достигает 33 %, что превышает аналогичный показатель развитых стран мира более чем в 1,7 раза. Кроме того, отсутствует региональная дифференциация стоимости лицензии на осуществление транспортной деятельности, в результате чего в трех субъектах федерации с наивысшим уровнем доходов на душу населения (таких как г. Москва, г. Санкт-Петербург, Московская область) наблюдается переизбыток транспортных операторов.[29]

Дополнительные сложности возникают из-за нерешенной проблемы разграничения полномочий между федеральными, региональными и местными органами управления. На федеральном уровне принимаются нормативные документы, регулирующие деятельность отдельных видов транспорта, устанавливаются требования по обеспечению безопасности и экологичности транспортного процесса, принимаются решения по развитию транспортной сети, осуществляется регулирование международных и региональных перевозок, осуществляется перераспределение транспортного имущества между федеральными, региональными и муниципальными органами власти. Однако, несмотря на то, что уровень развития транспортной системы, соотношение спроса и предложения на транспортные услуги, загруженность транспортной инфраструктуры, экологическая ситуация неравноценны в различных регионах РФ, действующее федеральное законодательство не предусматривает возможность применения в регионах дифференцированных социальных, экологических и иных нормативов, связанных с транспортной деятельностью.[32]

Таким образом, совершенствование механизма государственного регулирования транспортной деятельности в России соответствует общемировым тенденциям, однако полномасштабное использование апробированного за рубежом инструментария государственного регулирования транспортного сектора ограничивается недостаточным развитием институтов государственного управления на уровне регионов, несовершенством законодательной базы, необходимой для оптимизации работы транспортного комплекса и рынка транспортных услуг, а также существенным разрывом между планируемыми результатами развития отрасли и реально достижимыми в текущих политических и экономических условиях показателями.

3. Совершенствование механизма государственного регулирования транспортного комплекса Самарской области

3.1. Основные функции и задачи Министерства транспорта и автомобильных дорог Самарской области

Министерство транспорта и автомобильных дорог Самарской области является органом исполнительной власти Самарской области, осуществляющим управление в сфере транспортно-логистического комплекса и дорожного хозяйства Самарской области и ответственным за координацию основных направлений реализации государственной политики в области развития транспортно-логистического комплекса и дорожного хозяйства, проводимой с целью повышения уровня жизни населения Самарской области.

Министерство в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, федеральными законами, указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, актами федеральных органов исполнительной власти, Уставом Самарской области, законами Самарской области, постановлениями и распоряжениями Губернатора Самарской области и Правительства Самарской области, Регламентом деятельности Министерства, а также иными правовыми актами.

Министерство возглавляет министр транспорта и автомобильных дорог Самарской области, назначаемый на должность и освобождаемый от должности Губернатором Самарской области.

В структуру Министерства входят министр, заместители министра, департаменты и управления. Министр имеет трех заместителей, назначаемых на должность и освобождаемых от должности Губернатором Самарской области по представлению вице-губернатора - председателя Правительства Самарской области.

Основными задачами Министерства транспорта Самарской области являются:

- разработка предложений по совершенствованию действующего законодательства и проектов нормативных правовых актов Самарской области по вопросам, находящимся в компетенции Министерства;

- проведение мероприятий, направленных на реализацию возложенных на Министерство задач;

- государственное регулирование организации транспортного обслуживания населения автомобильным, железнодорожным, водным и воздушным транспортом общего пользования.

Основными функциями Министерства транспорта Самарской области выступают:

1. Организация разработки и реализации областных целевых программ.
2. Государственная поддержка деятельности организаций транспортно-логистического комплекса и дорожного хозяйства.
3. Принятие мер по развитию коммуникационной инфраструктуры и спутниковых технологий в целях модернизации транспортно-логистического комплекса, дорожного хозяйства Самарской области и реализации инвестиционных проектов.
4. Контроль за целевым использованием бюджетных средств, направляемых на строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения в Самарской области.
5. Региональный государственный надзор за обеспечением сохранности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения в Самарской области.
6. Планирование дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения в Самарской области.

Из перечисленного выше следует, что основной миссией Министерства транспорта и автомобильных дорог Самарской области является содействие экономическому росту и повышению благосостояния населения через доступ к безопасным и качественным транспортным услугам и превращение географических особенностей Самарской области в ее конкурентное преимущество. Экономический

рост и социальное развитие, укрепление связей между соседними регионами невозможно без мощного транспортного комплекса, обеспечивающего эффективность других отраслей экономики, стимулирующего развитие торговли, предпринимательской и деловой активности, непосредственно влияющего на качество жизни и уровень социальной активности населения.

3.2. Разработка рекомендаций по совершенствованию программы государственного регулирования транспортного комплекса Самарской области

Государственное регулирование транспортной деятельности, государственное финансирование отдельных элементов транспортной системы и видов транспортной деятельности в условиях рынка остаются объективной необходимостью. В основу транспортной политики региональных органов власти должен быть положен принцип разделения задач регулирования отрасли и выполнения хозяйственных функций.

Исходя из этого, хотелось бы отметить - чем выше эффективность государственного регулирования транспортного комплекса региона, тем более стремительными шагами он развивается.

На наш взгляд, фундаментальными задачами в сфере совершенствования нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования Самарской области выступают:

1. Повышение инвестиционной привлекательности транспортной отрасли региона.
2. Разработка нормативно-правового механизма, обеспечивающего выполнение контрактных обязательств по объему и качеству транспортных услуг.
3. Поддержка и частичное инвестирование в создание и развитие национальных и интернациональных транспортных компаний, способных обеспечить инновационное развитие и повышение конкурентоспособности транспортных услуг региона.

4. Создание нормативной базы, регулирующей коммерческий допуск к транспортной деятельности в области грузовых перевозок, а также финансовое содействие развитию малого и среднего предпринимательства в транспортном комплексе.

5. государственное регулирование уровня удельных транспортных издержек, включая разработку и ввод в действие методов государственного регулирования, стимулирующих снижение совокупных удельных транспортных издержек, а также разработку и внедрение механизмов государственного мониторинга совокупных удельных транспортных издержек в цене конечной продукции.

6. Гармонизация нормативно-правового обеспечения транспортной системы страны и региона.

7. Разработка методов нормативно-правового регулирования, обеспечивающих содействие увеличению доли участия транспортных организаций региона в экспортно-импортных перевозках российских грузов.

8. Совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей вредное воздействие транспорта на окружающую среду и здоровье человека, в том числе в части определения условий допуска компаний к транспортной деятельности.

Также, к вопросу о гармонизации нормативно-правового обеспечения транспортной системы страны и региона, хотелось бы отметить, что государство является одним из основных участников рынка транспортных услуг, выступая в качестве акционера или собственника действующих в отрасли организаций. Системная роль государства в вопросах управления и распоряжения принадлежащей ему собственностью в транспортном комплексе состоит в повышении эффективности всех аспектов управления государственной собственностью в сфере транспорта, а также в создании условий, обеспечивающих деятельность и правоотношения участников гражданского оборота имущества транспорта с учетом целей и задач государственной политики в области имущественных отношений.

В связи с этим, хотелось бы выделить не менее важные направления совершенствования управления государственной собственностью на транспорте не в рамках региона, а в рамках страны, такие как:

1. Совершенствование норм законодательства Российской Федерации, регулирующих вопросы оформления прав собственности на государственное имущество транспортной отрасли, а также вопросы пользования земельными участками организациями транспортного комплекса (в том числе совершенствование нормативно-правового регулирования процедур резервирования и изъятия земельных участков для федеральных нужд).

2. Совершенствование законодательства Российской Федерации, регулирующего вопросы долевой собственности на имущество транспортной отрасли.

3. Совершенствование законодательства Российской Федерации, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности на транспорте.

4. Совершенствование форм и способов передачи государственного имущества в пользование юридическим и физическим лицам.

5. Совершенствование норм законодательства Российской Федерации в целях недопущения несостоятельности системообразующих организаций транспортной отрасли.

6. Проведение приватизации имущества транспортной отрасли с учетом целей и задач Транспортной стратегии.

7. Внедрение современных информационных технологий для решения задач учета федерального имущества и показателей эффективности его использования.

8. Совершенствование системы профессиональной подготовки и квалификации руководителей государственных унитарных предприятий и государственных учреждений.

9. Совершенствование порядка взаимодействия органов власти в области управления государственным имуществом.

Государственное регулирование транспортных услуг должно быть направлено на формирование и поддержание конкурентных преимуществ транспортных организаций Самарской области на внутреннем и международном рынках, на обеспечение потребителей высококачественными конкурентоспособными транспортными услугами, а также на введение законодательных норм прямого действия и механизмов, гарантирующих выполнение предприятиями транспорта качественных показателей.

Заключение

Итак, мы выяснили, что государственное регулирование, являясь одной из функций государственного управления – это регламентация государством в законодательных и иных нормативных правовых актах общих требований к государственной управленческой деятельности, осуществляемой органами исполнительной власти.

Так как транспорт - не только отрасль, перемещающая грузы и людей, а, в первую очередь, межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования, то необходимость ее регулирования очевидна.

Несмотря на общую адаптацию транспорта к рыночным условиям, состояние транспортной системы в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень ее развития достаточным, поэтому структура государственного регулирования будет продолжать совершенствоваться и пополняться новыми институтами

Мы с разных ракурсов рассмотрели нормативно–правовую базу, на основе которой осуществляется государственное регулирование транспортной деятельности в Самарской области, выявили основные проблемы и предложили определённые варианты усовершенствования.

Наличие высокоорганизованной транспортной системы, позволяющей обеспечить быстрое и эффективное продвижение товаров на внутренние и мировые рынки, является одним из основных условий развития экономики страны в целом и, безусловно, ее отдельных регионов. Поэтому, создание динамично развивающейся, устойчиво функционирующей и сбалансированной транспортной системы является необходимым условием стабилизации и подъема экономики РФ и ее субъектов, обеспечения целостности и обороноспособности государства, повышения уровня жизни населения.

Данные, полученные в процессе исследования, предоставляют возможность обосновать направления развития и совершенствования государственного регулирования транспортного комплекса Самарской области на долгосрочную перспективу.

В практическом плане результаты могут быть использованы при разработке современных инструментов развития рынка транспортных услуг; при теоретическом обосновании транспортной политики на государственном и региональном уровне. Основные выводы и предложения могут быть применены, при разработке системы мер государственной поддержки российских транспортных компаний, а также государственных служб для повышения обоснованности управленческих решений, при совершенствовании действующей законодательно-нормативной базы.

Список использованной литературы

1. Белов Ю.Д., Миронов В.Н., Черемин В.А. Развитие логистической инфраструктуры грузодвижения. Часть I. Терминальные и логистически-хозяйственные комплексы за рубежом и в России (справочник). Н.Новгород: ВГАВТ, 2011. 120 с.
2. Богомазов В.А. Регулирование транспортной деятельности и стратегическое управление автотранспортными предприятиями. СПб., СПбГИСПб., 2001. -210 с.
3. Будрина Е.В. Методология и методы регулирования рынка на транспорте: Дис. д-ра экон. наук. - СПб., 2002. -158 с.
4. Будрина Е.В. Проблемы формирования и управления развитием регионального рынка транспортных услуг. СПб.: СПбГИЭУ, 2013. 176 с.
5. Василенко И. Государственное и муниципальное управление. Учебник. Издательство «Юрайт», 2015.-210 с.
6. Вечканов А.Г. Формирование и развитие транспортно-логистической инфраструктуры региона: Дис. канд. экон. наук. - СПб., 2002. – 13 с.
7. Гайнанов Д., Атаева А, Закиров И. Теория и механизмы современного государственного управления. Учебное пособие. М.: «Издательство «Инфра-М», 2015. - 16 с.
8. Герами В., Колик А. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики. Учебник и практикум. — Издательство «Юрайт» 2017.-303 с.
9. Гончаренко С.С. Тарифообразование и тарифное регулирование на транспорте России в современных условиях: Дис. канд. экон. Наук. - М., 2013.-149 с.
10. Гордина Ю.В. Региональные аспекты регулирования транспортной деятельности: Дис. канд. экон. Наук. - Иркутск, 2002. -189 с.

11. Государев М.А., Костров В.Н., Телегин А.И. Государственное регулирование на транспорте: Учебное пособие под ред. А.И.Телегина. -Н.Новгород, 2012. 147 с.
12. Гук Г.А. Разработка и совершенствование системы государственного управления рынком транспортных услуг на региональном уровне: Дис. . канд. техн. Наук. - Майкоп, 2004. -174 с.
13. Давыдов С.В. Экономические аспекты развития Самарского узла в системе международных транспортных коридоров: Дис. . канд. экон. наук. - Самара, 2010. -200 с.
14. Итоги работы морского и речного транспорта за 2015 год и задачи на 2016 год. Минтранс РФ, Федеральное агентство морского и речного транспорта, М., 2016. -11 с.
15. Куренков П.В., Котляренко А.Ф. Внешнеторговые перевозки в смешанном сообщении. Экономика. Логистика. Управление.Самара: Сам-ГАПС, 2010- 636 с.
16. Малин А.С., Мухин В.Н. Исследование систем управления. Учебник. — М.: ГУ ВШЭ 2002.-400 с.
17. Мартынов А.Г. Транспорт России в системе государственного регулирования и действия рыночных механизмов.: Автореф. дис. . докт. экон. наук. - М, 2004. -158 с.
18. Мельничук И.П. Государственный финансовый контроль за государственными и муниципальными предприятиями.М.: ЮРКНИГА, 2005. - 144 с.
19. Методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов: (Вторая редакция). М.: Экономика, 2010. 421 с.
20. Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации. Экономика России: итоги и перспективы роста. — М., 2005. — 207с.
21. Миротин Л.Б. Транспортная логистика. Учебник./ Под ред. Л.Б. Миротина.-М., 2003.-512 с.

22. Мордовченков Н.В. Методологические основы совершенствования функционирования современной инфраструктуры (региональный аспект). - Н.Новгород, ННГУ, 2010. 359 с.
23. Новосельцев Б.Ф. Основные направления стратегии развития транспортной системы Российской Федерации / Транспортная стратегия России: Материалы научно-практической конференции. Новосибирск, 2013., С. 18 — 26.
24. Носков В.А., монография «Роль транспортной системы в расширении экономического пространства и устойчивом развитии Самарской области в условиях глобализации мировой экономики» Самарский государственный экономический университет-2015г.-18 с.
25. Паршин М. Качество государственных и муниципальных услуг. На пути к сервисному государству- Издательство «Статут», 2013. -25 с.
26. Покровский А. Исследование систем управления. Транспортная отрасль. Издательство «Кно-Рус» , учебное пособие, 2016. -145 с.
27. Портер М. Конкуренция. Издательский дом «Вильяме», СПб, М., Киев, 2003г. - 496 с.
28. Прокофьева Т.А. Методологические основы формирования и оценки эффективности региональных транспортно-распределительных систем: Дис. . докт. экон. наук. – М., 2014. -382 с.
29. Региональная экономика: Учебник / Под ред. В.И. Видяпина и М.В. Степанова. М.: ИНФРА-М, 2005. - 666 с.
30. Самарский статистический ежегодник, /Территор. орган Федер. службы гос. статистики по Самар. обл. - Самара, 2014. - 213 с.
31. Сысоева Е.А. Реформирование железнодорожного транспорта и основные направления развития отрасли до 2030г. / Е.А. Сысоева // Вестник транспорта. - 2008.-№2.-С.25-31.
32. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2010-2020 годы)». М.: Минтранс РФ. -350 с.

33. Чернов П.П., Зюзин В.Л, Никитин А.А. Транспортный комплекс Республики Татарстан: Учебно-методическое пособие Н.Новгород. Издательство ФГОУ ВПО ВГАВТ, дополненное, 2013. - 60 с.

Интернет-ресурсы

Материалы сайта Минтранса Российской Федерации - URL: www.mintrans.ru

Материалы сайта Евро-Азиатского Транспортного Союза - URL: www.eatu.ru

Материалы сайта Минтранса и автомобильных дорог Самарской области URL: <http://www.mintrans.samregion.ru/>