**Оглавление**

**Введение**

**Глава 1. Транспортный комплекс России: современное состояние и проблемы законодательного обеспечения**

1.1 Транспорт и его роль в социально-экономическом развитии регионов

1.2. Структура транспортной система РФ

1.3. Нормативно-правовое регулирование транспортной деятельности в РФ

**Глава 2. Состояние и тенденции транспортной системы СЗФО РФ**

2.1 Анализ динамики развития и современного состояния транспортного комплекса северо-западного региона РФ

2.2 Факторы развития транспортного комплекса СЗФО

**Глава 3. Совершенствование механизма государственного регулирования транспортного комплекса региона**

3.1. Проблемы развития и государственного регулирования транспортного комплекса РФ

3.2. Разработка рекомендаций по формированию программы развития транспортного комплекса региона

**Заключение**

**Список использованной литературы**

**Введение**

Транспорт – важнейшая составная часть производственной инфраструктуры Российской Федерации. Его эффективное функционирование, с одной стороны, является необходимым условием жизнедеятельности экономического комплекса и социальной сферы. С другой стороны, экономика и общество формируют «общественный заказ» на развитие транспортной системы, которая по своим свойствам должна отвечать заданным потребностям потребителей транспортных услуг.

 В условиях экономического роста транспорт рассматривается не только как отрасль, перевозящая грузы и людей, а, в первую очередь как межотраслевая система, преобразующая условия жизнедеятельности и хозяйствования. Его устойчивое развитие является гарантией единства экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, обеспечения целостности и национальной безопасности, улучшения условий и уровня жизни населения.

 Уровень развития транспорта в стране в значительной мере определяет уровень развития ее цивилизации. Непосредственно с транспортом связана работа многих отраслей экономики. Транспорт призван существенно влиять на экономический рост, повышая производительность труда и сокращая время доставки грузов. Не будет преувеличением сказать, что для России сегодня транспорт – это ключ к разумному использованию национальных богатств, к эффективной интеграции с мировой экономической системой.

 Есть и другой аспект. Транспорт во все времена играл для нашей страны с ее огромными расстояниями особую роль. Но сейчас в России формируется, по сути, новый, гораздо более динамичный образ жизни. Для большинства людей мобильность – символ свободы и нового качества жизни.

 По мере развития демократических принципов в обществе и рыночных механизмов в экономике повышается доступность и растет использование транспортных средств (не только автомобилей, но также и речных, морских и воздушных судов) для нетранспортных организаций и граждан. Транспорт из отрасли экономики приобретает характер универсального вида деятельности.

 Завершение базовых структурных реформ, переход экономики в фазу роста, создание основ правовой базы функционирования и развития транспорта в рыночных условиях и завершение этапа «отраслевого» развития транспорта создали предпосылки для формирования в России единой транспортной политики, комплексного развития транспортной инфраструктуры, интеграции преимуществ различных видов транспорта с целью повышения качества жизни и развития экономики.

 Являясь неотъемлемой частью производственной и социальной инфраструктуры, транспортная система играет ключевую роль в социально-экономическом развитии страны, обеспечивая территориальную целостность и единство хозяйственной системы государства. Осуществляя перемещение огромных масс грузов и пассажиров, транспорт обеспечивает товарообмен, и тем самым интегрирует товаропроизводителей в единый хозяйственный организм. Выступая материальным носителем связей между регионами, отраслями, предприятиями, транспорт «...не только создает необходимые условия для нормального функционирования всех других отраслей народного хозяйства, но и способствует повышению эффективности его производства».

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

 В настоящее время отечественный транспорт развивается в условиях, когда наметилась тенденция к оживлению и восстановлению реального сектора экономики. Постепенно нормализуется положение в производственной, финансовой и кредитной сферах, реализуются важные структурные преобразования, совершенствуются правовые, экономические, административные механизмы, способствующие социально-экономическому развитию.

 Вместе с тем, в функционировании транспортной систенмы страны имеется ряд серьезных проблем.

 Вследствие сокращения государственных инвестиций, недостаточного развития нормативно-правовой базы и низкого уровня использования инвестиционных возможностей транспортной отрасли нарастает износ материальных активов, прежде всего, подвижного состава, повышается уровень аварийности, увеличивается негативное воздействие на окружающую среду и здоровье человека. Существующая в некоторых направлениях дорожная сеть с трудом справляется с нарастающими грузовыми потоками, ярким свидетельством чему является остановка на несколько дней движения по федеральной автомагистрали «Дон». Очевидно, что нерешенность существующих в транспортном комплексе проблем может уже в ближайшее время стать одним из наиболее серьезных препятствий выхода экономики страны на высокие темпы развития. Поэтому рационализация функционирования отечественного транспортного комплекса имеет большое практическое значение для обеспечения стабильного и устойчивого развития российской экономики, а поддержание на соответствующем уровне и повышение транспортного потенциала страны, как ресурса экономического роста, выступает сегодня одной из первоочередных задач возрождения России. Важность решения этой задачи требует разработки соответствующих теоретико-методологических и организационно-экономических обоснований создания и использования механизма государственного регулирования развития транспортного комплекса страны, адекватного условиям рыночного хозяйствования.

 Значительные природно-географические, социально-экономические, производственно-хозяйственные различия субъектов РФ обусловливают необходимость региональной адаптации функционирования механизма государственного регулирования развития транспортного комплекса. В каждом регионе необходимо решать специфические задачи формирования необходимых условий развития транспорта, совершенствования территориальной организации транспортных систем, оптимизации отраслевой и территориальной структуры транспортной системы, формирования транспортно-экономических связей региональной хозяйственной системы, развития и размещения транспортных узлов по территории региона, улучшения качества транспортного обслуживания с учетом специфики региона, повышения эффективности инвестиций в транспортный комплекс и др. Недостаточная разработанность теоретико-методологической базы решения этих задач на региональном уровне дополнительно предопределяет актуальность выбора темы диссертационного исследования.

 Степень разработанности проблемы. В экономической литературе имеется большое количество публикаций, позволяющих дать оценку существующим в РФ научно-теоретическим представлениям и накопленному опыту регулирования развития видов транспорта в единой транспортной системе, комплексного их использования при достижении эффективности функционирования экономики.

 Различным научно-теоретическим и практическим аспектам деятельности транспорта и его предприятий, государственного регулирования и управления на транспорте посвящены работы многих отечественных ученых и специалистов, в частности, З.И. Аксеновой, Л.Л. Афанасьева, Л.А. Бронштейна, Е.Д. Бучина, Б.Л. Геронимуса, Л.К. Горского, Н.Н. Громова, А.Н. Ефанова, А.П. Кожина, Г.А. Кононовой, Б.М. Лапидуса, В.Н. Лившица, B.C. Лукинско-го, А.А. Митаишвили, СМ. Резера, К.А. Савченко-Бельского, Е.Ф. Тихомирова, МП. Улицкого, Е.А. Хруцкого.

 Недостаточная разработанность проблем государственного регулирования и поддержки развития регионального транспортного комплекса определила цель и задачи дипломной работы.

 Цель дипломной работы состоит в исследования состояния и перспектив развития государственного регулирования транспортнолй систеты на примере СЗФО.

 Задачи:

* проанализировать понятие и сущность транспорта как социально-экономического явления и дать оценку той роли, которую играет транспортный комплекс в современной экономической системе;
* раскрыть сущность государственного регулирования и поддержки развития транспортного комплекса;
* выявить параметры и тенденции развития транспортного комплекса в Российской Федерации;
* определить состояние и факторы развития транспортного комплекса СЗФО и дать оценку его ресурсного потенциала;
* разработать рекомендации
* принципы и обосновать приоритетные направления государственного регулирования и поддержки развития регионального транспортного комплекса на современном этапе;

 Объектом исследования являются региональный транспортный комплекс, организационные и экономические процессы, происходящие в транспортной системе региона.

 Информационной основой работы послужили статистические материа-лы Федеральной Службы Государственной статистки РФ, материалы научно-практических конференций, материалы справочных изданий и статистических сборников, сообщения периодической печати.

 Дипломная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы.

**Глава 1. Транспортный комплекс России: современное состояние и проблемы законодательного обеспечения**

* 1. Транспорт и его роль в социально-экономическом развитии регионов

 Состояние и развитие транспортной системы имеют для Российской Федерации исключительное значение. Транспорт, наряду с другими инфраструктурными отраслями, обеспечивает базовые условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей. В современных условиях транспорт является одним из определяющих функциональных факторов повышения темпов экономического роста.

 Транспорт представляет собой не просто одну из частей хозяйственной системы, но и одно из наиболее существенных условий успешного функционирования всей экономики. Он оказывает активное воздействие на формирование территориальных пропорций социально-экономического развития, выступает важным индикатором уровня рыночной активности. Такие показатели, как грузооборот и пассажирооборот транспорта, плотность путей сообщения, являются одними из основных в оценке общего социально-экономического положения различных стран.

 Транспорт - самостоятельная отрасль хозяйства, которую следует отнести к производственной сфере. Сюда же логично включить и перемещение людей с трудовыми целями. Перемещение грузов и пассажиров является одновременно и производственным процессом, и продукцией транспорта. В настоящее время в транспортном комплексе России занято около 4 млн. человек, на него приходится свыше 1/10 всех основных фондов экономики страны и валового внутреннего продукта. На транспорт выпадает, чуть ли не 1/З услуг, оказываемых населению. [ ]

 Для России с ее огромными пространствами, суровым климатом и крупными перевозками массовых грузов на большие расстояния первостепенное значение имеют всепогодные виды наземного транспорта, отличающиеся наименьшими издержками. К таким видам транспорта в первую очередь относятся железнодорожный и трубопроводный. Именно на них падает основной объем грузовой работы отечественного транспорта.

 Водный и автомобильный транспорт играют в России значительно меньшую роль, чем в экономически развитых странах Западной Европы, США и Японии. Первый - из-за замерзаемости большинства морей и всех рек, имеющих относительно короткий навигационный период, второй -- как из-за более поздней автомобилизации России, так и в силу более высоких удельных затрат на строительство и эксплуатацию автодорог и автотранспорта в суровых и сложных климатических условиях. Больше всего грузов (почти 1/2) перевозит автотранспорт. Однако его рол в общей тонно-километровой работе (грузообороте) транспорта России невелика. Это объясняется крайне незначительными средними расстояниями перевозки грузов (плечом): в основном в пределах городов и их ближайшего окружения, в карьерах открытых разработок полезных ископаемых, на лесовозных дорогах в районах лесозаготовок и т.д. [ ]

 По суммарным объемам перевозки грузов и тонно-километровой работе транспорта Россия, наряду с США, занимает лидирующие позиции в мире. Современное состояние транспортного комплекса страны определяется сложившимся положением, характеризующимся спадом производства снижением инвестиционной активности, ростом цен, нестабильностью внутриполитической обстановки. Это привело к снижению спроса на перевозки, сокращению их объемов, осложнению финансового положения транспортных предприятий и ускорению изношенности транспортных средств

 В настоящее время транспортная система в целом удовлетворяет спрос на перевозки пассажиров и грузов. Начиная с 2000г., рост транспортных услуг в среднем в год составляет для грузовых перевозок 3,8%, для пассажирских перевозок 6,7 % при ежегодном экономическом росте в среднем около 6,1%. При этом рост транспортных услуг распределен неравномерно между различными видами транспорта. Это связано с проблемами развития отдельных видов транспорта и значительную региональную неравномерность. [ ]

 Так, в последнее десятилетие происходило ускоренное старение гражданского морского и речного флота, гражданской авиации России, связанное с износом судов, не сопровождающимся адекватным обновлением их парка. Это грозит вытеснением с рынка отечественных перевозчиков, ростом безработицы среди специалистов этих областей.

 Без комплексного и системного решения проблем развития транспортной инфраструктуры, невозможно добиться удвоения ВВП, осуществить качественный прорыв в экономике, повысить экономический потенциал регионов и конкурентоспособность отечественных производителей, обеспечить достойное качество жизни для российского населения.

 Очевидно, что эффективность функционирования экономики государства во многом зависит от уровня развития транспорта. Выполняя функцию пространственного перемещения грузов и людей, транспорт связывает производство и потребление, объединяет различные предприятия, отрасли и регионы в единый комплекс, обеспечивая непрерывный процесс развития произво- дительных сил. Транспорт ускоряет кругооборот материальных благ в общественном производстве, увеличивая тем самым валовую продукцию хозяйства страны в целом и ее отдельных регионов.

 Транспортная терминология, применяемая в современной научной и практической литературе, качестве ключевых использует следующие термины: «транспорт», «транспортная отрасль», «транспортная система», «транспортный комплекс». Хотя в сущностном понимании этих терминов имеются некоторые различия, в научной и профессиональной среде экономистов они, чаще всего, используются в качестве синонимов. [ ]

 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. [ ]

 Понятие «транспортная отрасль» используется для обозначения расширительного понимания термина «транспорт», а именно для определения транспорта и отдельных его видов как структурного элемента экономики. Большинство специалистов склонны рассматривать транспортную отрасль как отрасль материального производства, представляющую комплекс видов транспорта в экономике, скоординированная деятельность которых обеспечивает удовлетворение существующих транспортных потребностей страны, «выполняет главную задачу - интегрального, транспортного обслуживания общества и государства для обеспечения их жизнеспособности и жизнестойкости». Таким образом, термин «транспортная отрасль» служит для характеристики потенциальных возможностей всех видов транспорта, их способности оказывать масштабное влияние на состояние экономики в целом. [ ]

 Определение «транспортная система» используется, как правило, для отображения целостности и внутренней устойчивости транспортной отрасли. Говоря о транспортной системе, 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.

 Вместе с тем следует понимать, что термин «система» может быть применен не только к указанной выше взаимосвязанной совокупности, но и отдельным видам транспорта, каждый из которых обладает целостностью и внутренней устойчивостью. Кроме того, в качестве системы может быть обозначено и отдельное транспортное предприятие, обладающее необходимыми характеристиками. Конкретное содержание термина «транспортная система» определяться в каждом конкретном случае составом рассматриваемого объекта изучения. [ ]

 Наряду с этими понятиями, и как их синоним, достаточно широко используется понятие «транспортный комплекс». Использование этого термина акцентирует внимание, прежде всего, на инженерно-технической составляющей транспортной отрасли, а именно на совокупности транспортных средств всех видов и инфраструктуру транспорта.

 На наш взгляд, использование всех этих терминов в качестве синонимов является вполне корректным, следует только иметь в виду, что каждый из терминов акцентирует внимание на различных сторонах функционирования транспорта.

 Экономическая теория, определяя место и роль транспорта в развитии современного общества, рассматривает его как всеобщее средство приложения труда, как одно из общих условий производства. Как известно, во всяком процессе производства большую роль играет перемещение предметов и средств труда, а также рабочей силы. Перемещая предметы, средства труда и рабочих внутри предприятий, транспорт осуществляет связи, порождаемые технологическим разделением труда. Перемещая различные виды продукции между производителями (поставщиками) и потребителями, транспорт осуществляет связи, порождаемые территориальным разделением труда. [ ]

 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 предотвращении и ликвидации возможных и существующих потерь грузов, сокращения дальности подвоза и развоза грузов транспортом, развития контейнерных перевозок, повышения скорости доставки грузов и т.д.

 О наличии внешнего эффекта при функционировании транспортного комплекса свидетельствуют данные многочисленных исследований. Так, например, достаточно точно исследовано влияние автомобильных дорог на развитие сельскохозяйственного производства. Так, при увеличении доли автодорог с твердым покрытием в 2 раза, возрастают: продуктивность сельского хозяйства - в 1,3 раза, уровень жизни - в 1,22 - 1,35 раза, средняя зарплата в сельском хозяйстве в 1,18 раза. Одновременно понижаются себестоимость перевозок в 1,53 раза, убытки от потерь из-за бездорожья в 3,25 - 4 раза, убытки от перепробега в 5 раз. [ ]

 Одна из основных функций транспортной системы - стимулирующая. Стимулирование экономического роста реализуется посредством инвестиций в транспортный комплекс. Зависимость изменения ВВП страны или региона от инвестиций, направленных на качественное улучшение объектов транспортной инфраструктуры и средств транспорта, определяется путем сопоставления распределения значений ВВП по странам и регионам и распределения сравнительных показателей развития транспорта (удельный вес автодорог с твердым покрытием, уровень моторизации населения, доля электрифицированных железных дорог и т.д.). Затем, используя экономико-математический аппарат, исследуются характер и коэффициенты зависимостей между указанными распределениями. Целостная модель формируется через агрегирование как можно большего числа факторов - элементов транспортного комплекса, оказывающих влияние на динамику ВВП. [ ]

Другой основной функцией является дистрибутивная - обеспечение физического движения товарных потоков в мировой экономической системе. Характерная особенность этой функции заключается в том, что в процессе ее исполнения транспортная услуга сама становится предметом экспорта или импорта.

 Интеграционная функция транспорта реализуется посредством формирования единой сети транспортных маршрутов и выражается в углублении интеграционных процессов на межрегиональном, межгосударственном и глобальном уровнях. Транспортный комплекс выполняет также структурообразующую функцию - участвует в формировании отраслевой структуры мирового производства и межотраслевых пропорций, в размещении производственных мощностей и формировании региональных различий в ценообразовании.

 Комплементарная функция транспорта наиболее очевидна в структуре туристского продукта, где перемещение туристов в регион рекреации из мест постоянного проживания часто является основным условием оказания туристской услуги.

 Для оценки уровня развития региона применяется индикативная функция транспорта, имеющая характер неосновной.

 Исследование показывает наличие взаимосвязи между транспортом и уровнем жизни - высокий уровень развития транспортной инфраструктуры находится в корреляции с общим уровнем экономического развития. К неосновным также отнесена социальная функция транспорта - предоставление равного доступа всем членам общества к социально-экономической инфраструктуре через повышение степени транспортной доступности. Индикативная, социальная, комплементарная, стимулирующая функции присущи всей сфере услуг, а градообразующая, интеграционная и структурообразующая - транспортному комплексу.

 В деятельности транспорта как отрасли хозяйствования проявляются некоторые особенности, отличающие его от других отраслей экономики.

 Во-первых, транспорт не производит новой материально-вещественной продукции, он является продолжением процесса производства. Процесс производства продукции заканчивается тогда, когда она доставлена к месту потребления. Поэтому транспорт есть продолжение процесса производства, начатого в промышленности, строительстве, сельском хозяйстве и других отраслях сферы материального производства. Конечный результат производства реализуется у потребителя. Этим и определяется отношение к транспорту работников других отраслей экономики, их забота об условиях перевозки своей продукции, улучшении показателей использования подвижного состава и экономии транспортных затрат.

 Во-вторых, продукция транспорта - перевозка грузов и пассажиров -неотделима от процессов транспортного производства. Ее нельзя накопить, создать ее запасы. Поэтому проблема резервов на транспорте состоит в создании не запасов продукции, а резервов пропускной и провозной способности. Маневрирование резервами по районам транспортной сети затруднительно и накладно, а часто невозможно. Поэтому оптимальные резервы пропускной и провозной способности транспорта должны создаваться повсеместно и, в первую очередь, на направлениях с быстрорастущими перевозками.

 В-третьих, продукция транспорта не содержит сырья. Доля заработной платы в ее себестоимости вдвое выше, чем в промышленности. Затраты на амортизацию, топливо и электроэнергию составляют почти половину всех эксплуатационных расходов транспорта. Поэтому важнейшее значение для снижения себестоимости перевозок грузов и пассажиров имеет увеличение производительности труда, улучшение использования транспортных средств, особенно подвижного состава, сокращение расхода топлива и электроэнергии на единицу перевозочной работы.

 В-четвертых, кругооборот средств, выделяемых на развитие отраслей транспорта, отличается от кругооборота средств, направляемых на развитие промышленности и сельского хозяйства. На транспортном рынке реализуется не товар в виде новой вещи, а услуга, обеспечивающая производственно-технологические и хозяйственно-экономические сопряжения и стыковки производства во времени и пространстве. Следовательно, требования к эффективности и качеству работы транспортной системы относятся не только к ее рыночной продукции, конечному результату транспортной деятельности, но и непосредственно к транспортному производительному процессу. Особое значение имеют здесь ускорение и бесперебойность транспортного процесса, сокращение сроков доставки и улучшение сохранности грузов, безотказность в работе всех звеньев транспортного конвейера, повышение качества работы каждого рабочего, бригады, предприятия, производственного объединения, каждого вида транспорта и транспортной системы страны в целом. [ ]

 Анализ динамики показателей объемов грузовых перевозок по видам транспорта в России за последние годы свидетельствует о наличии неустойчивых индексных трендов, прежде всего, в сфере морского транспорта. Значительные колебания имеют тренды внутреннего водного транспорта и авиаперевозок. При этом, последний имеет характерную тенденцию ежегодной смены направления (+/-) амплитуды колебания. Тем не менее, общий тренд грузоперевозок по стране имеет устойчивую тенденцию роста. [ ]

Анализ рынка транспортных услуг России показывает, что отраслевыми видами транспорта в настоящее время перевозится не более 70% от общего объема грузового потока: почти треть всех грузов переваливается собственным транспортом предприятий - производителей.

 По прогнозу Минтранса России, к 2012 г. размер рынка транспортных услуг России по грузообороту увеличится на 35%. В структуре рынка прогнозируется усиление позиций автомобильного транспорта как за счет роста физических объемов перевозимых грузов на коммерческой основе, так и расширения сегмента грузоперевозок автотранспортными предприятиями.

Анализ индексной динамики развития транспортной отрасли на фоне макроэкономических показателей экономики страны свидетельствует о стабилизации тенденции ее роста, начиная с 2003 г. При этом активный рост стройиндустрии обеспечивает не менее четверти всего грузового потока.

Рынок логистических услуг в России находится в стадии становления и имеет ряд национальных особенностей в сравнении с зарубежными рынками. В России сейчас активно формируется рынок комплексных логистических операторов (3PL-провайдеров), основные направления развития которого аналогичны тенденциям европейского рынка. Поэтому следует ожидать развития более тесного сотрудничества российских логистических компаний с клиентами в области оптимизации уровня запасов, интеграции информационных систем и совместного управления логистическими затратами. [ ]

Отраслевые исследования показывают, что темпы роста рынка логистических услуг в России имеют высокие показатели. Абсолютные значения годового оборота логистических операторов за 2005 и 2006 гг. в среднем выросли более чем на 40%. Основная масса экспедиторских и логистических компаний расположена в Москве и Санкт-Петербурге, а также в портовых городах и региональных центрах. [ ]

Активно расширяются условия инвестиционной привлекательности отраслевого рынка, как для российских, так и для иностранных инвесторов, в первую очередь, по сферам грузовых перевозок - контейнерные, по видам транспорта - автомобильный и железнодорожный.

* 1. Структура транспортной системы РФ

 В транспортную систему России входят железнодорожный, речной (внутренний водный), морской, автомобильный и воздушный транспорт. Кроме того, выделяется также особая разновидность транспорта — трубопроводный.

 Кратко охарактеризуем каждый из них.

 Железнодорожный транспорт - вид транспорта, осуществляющий перевозки грузов и пассажиров по рельсовым путям помощью механической тяги (тепловозов, электровозов, паровозов) и являющийся в современной России основным.

 Хотя по общему объему грузооборота он и уступает трубопроводному, но зато - универсален, ибо с его помощью можно перевозить любые грузы и пассажиров. К основным преимуществам этого вида транспорта относятся большая перевозная способность железных дорог и сравнительно низкие удельные затраты на тонно- и пассажирокилометр при крупных масштабах перевозок, относительно высокие скорости транспортировки, а также возможность его использования практически в любых погодных условиях.

 Первая железная дорога общего пользования в России протяженностью всего 26 км Санкт-Петербург - Царское Село - Павловск была введена в действие в 1837 г. и имела чисто демонстрационное значение. За три года до этого начала функционировать заводская железная дорога в Нижнем Тагиле. Полномасштабное начало формирования отечественной железнодорожной сети относится к 1851 г., когда была сдана в эксплуатацию двухколейная железнодорожная магистраль Санкт-Петербург - Москва. В дальнейшем развернулось строительство магистралей по радиальным направлениям из Москвы (на Ярославль, Нижний Новгород, Саратов), а также из зерновых районов к морским экспортным портам Балтийского и Черного морей. Железнодорожное строительство в России приобрело особенно большие масштабы в конце прошлого и начале нынешнего столетия. К этому времени на всем своем протяжении функционировали Транссибирская магистраль (Москва - Владивосток) и железные дороги, соединяющие Москву с Кавказом и Средней Азией. Магистраль Санкт-Петербург - Варшава - Берлин связала столицу России с желёзнодорожной сетью Западной Европы, а магистрали на Одессу и Мурманск дали Санкт-Петербургу выход к Черному и Баренцеву морям. К концу 80-х гг. железнодорожные магистрали Советского Союза были самыми грузонапряженными во всем мире. На них приходилось около половины мирового грузооборота железнодорожного транспорта. Причем наиболее интенсивным движением поездов отличались дороги России. На ее территории находится самая загруженная магистраль мира - Транссибирская, а максимальный грузопоток на ней приурочен к участку Новосибирск - Омск, где в обоих направлениях в предкризисном 1990 году перевозилось более 130 млн. т. грузов. [ ]

 Практически весь советский период железнодорожного строительства в России капиталовложения в реконструкцию железнодорожных магистралей и повышение их провозной способности существенно превышали ассигнования на новое строительство. Новые железные дороги сооружались главным образом во вновь осваиваемых районах Сибири, дальнего Востока и Европейского Севера. Для разгрузки Транссиба были построены его дублеры) - Южносибирская магистраль (Абакан - Новокузнецк - Барнаул - Павлодар - Целиноград - Магнитогорск) и Среднесибирская (Камень-на-Оби - Кокчетав - Кустанай - Челябинск). Значительная часть этих дорог приходится на Казахстан, так что сегодня они имеют межгосударственное значение и, наряду с внутрироссийскими связями, играют большую роль в международном территориальном разделении труда между Россией и Казахстаном. Были построены железные дороги для освоения топливно-энергетических ресурсов европейского (Воркута - Коноша) и западносибирского Севера (Тюмень - Сургут - Уренгой). Наиболее значительной новой дорогой на территории Восточной Сибири и дальнего Востока является северный “дублер” Транссиба - Байкало-Амурская магистраль (Тайшет - Усть-Кут - Северобайкальск - Тында - Комсомольск-на-Амуре -Советская Гавань). [ ]

 По общей протяженности магистральных дорог (152 тыс. км.). Россия занимает второе место в мире после США. Однако по густоте сети - одно из последних. Особенно редка сеть железных дорог в Сибири, на Дальнем Востоке и Европейском Севере. Хотя и сегодня по общему грузообороту железнодорожного транспорта Россия удерживает лидерство, однако и железнодорожная сеть, и транспортные средства в значительной мере физически изношены и требуют незамедлительного обновления.

 В перевозке грузов по железным дорогам России всегда преобладали такие массовые грузы, как лес и лесоматериалы, сельскохозяйственные грузы и в значительной степени зерно, уголь, а позже нефть и нефтепродукты, сырье, руды черных металлов, металлы и минерально-строительные материалы. Гораздо меньшую долю составляла продукция обрабатывающей промышленности. И сегодня эта картина мало изменилась. Тем не менее, последние 2-3 десятилетия наметилась весьма положительная тенденция -- постепенный (крайне медленный) рост удельного веса продукции обрабатывающей промышленности в общем объеме грузооборота и сокращение доли остальных видов грузов. [ ]

 В географии грузоперевозок преобладают грузопотоки топлива и сырья из Сибири в западном направлении (в европейскую часть на Украину, в Белоруссию, Прибалтику, а также страны Восточной и Западной Европы). Велик также грузопоток сырья из Европейского Севера в среднюю и южную полосу России.

 В пассажирском сообщении особенно загружены Транссибирская магистраль в ее европейской части, дорога Москва - Санкт-Петербург, а также остальные радиальные магистрали, расходящиеся из Москвы. Пригородное пассажирское сообщение наиболее развито в окрестностях Москвы, Санкт-Петербурга и других крупных городов России.

 Трубопроводный транспорт - один из видов транспорта жидких, газообразных и сухих (в измельченном состоянии) грузов по трубам под действием разности давлений, создаваемой компрессорными станциями. Это относительно молодой вид транспорта, быстрое развитие которого в России началось лишь в конце 50-х гг. нынешнего столетия. Тем не менее, сейчас это наиболее динамично развивающийся вид транспорта, оттеснивший в середине 80-х гг. по общему объему грузооборота железнодорожный транспорт на второе место. [ ]

 Важнейшими грузами на отечественном трубопроводном транспорте являются сырая нефть, природный и попутный газ. Продуктопроводы, предназначающиеся для транспортировки нефтепродуктов, жидких и газообразных химикатов, пока не получили в России большого распространения, хотя их развитие весьма перспективно.

 По общей протяженности магистральных нефте- и газопроводов - 206 тыс. км (143 тыс. км - газопроводы, 48 тыс. км - нефтепроводы и 15 тыс. км - нефтепродуктопроводы) на начало Е 1995 г. - Россия занимала второе место в мире после США. Причем в противоположность США в России преобладают трубопроводы большого диаметра и гораздо большей протяженности. А по мере увеличения диаметра трубопровода уменьшаются удельные затраты на транспортировку нефти и газа.

 В России преобладают нефте- и газопроводы широтного направления. Многие из них начинаются в Западной Сибири, на Урале и в Поволжье и, пересекая всю европейскую часть страны, заканчиваются на территории сопредельных государств СНГ, а также странах Восточной и Западной Европы.

 По нефтепроводам нефть из районов добычи подается на нефтеперерабатывающие заводы (НПЗ) России, стран СНГ, Восточной и Западной Европы, а также поступает в крупнейшие нефтеэкспортные порты -- Новороссийск, Туапсе, Вентспилс, Херсон и др. [ ]

 К наиболее крупным магистральным нефтепроводам, транспортирующим российскую нефть, относятся:

* нефтепровод «Дружба» (Альметьевск - Самара - Унеча - Мозырь - Брест и далее в страны Восточной и Западной Европы с ответвлениями Унеча - Полоцк - Вентспилс и Мозырь - Ужгород). Сегодня эта система нефтепроводов подсоединена к Среднеобью, и по ней в значительной мере транспортируется западносибирская нефть;
* Альметьевск - Нижний Новгород - Рязань - Москва;
* Нижний Новгород - Ярославль - Кириши;
* Самара - Лисичанск - Кременчуг - Херсон, Снегиревка - Одесса;
* Сургут - Тюмень - Уфа — Альметьевск;
* Нижневартовск — Самара;
* Сургут - Полоцк;
* Александровское - Анжеро-Судженск;
* Красноярск - Ангарск;
* Сургут - Омск - Павлодар - Чимкент - Чарджоу.

Протяженность магистральных нефтепродуктопроводов более чем в 4 раза уступает нефтепроводам, значительно меньше и их мощность. Наиболее крупные нефтепродуктопроводы:

* Уфа - Брест с ответвлением на Ужгород;
* Уфа - Омск - Новосибирск;
* Нижнекамск - Одесса.

 Начало развития магистрального газопроводного транспорта России относится к 1946 г., когда вступил, встрой газопровод Саратов - Москва протяженностью 840 км и диаметром 326 мм.

 В 50-е гг. сооружаются более крупные газопроводы: Ставрополь - Москва; Краснодарский край - Ростов-на-Дону - Серпухов - Ленинград; Средняя Азия -- Урал и Средняя Азия - Центр.

 С 70-х гг. большой размах получило строительство газопроводов из Республики Коми и, особенно с западносибирского Севера: Медвежье -- Надым Тюмень - Уфа - Торжок; Надым - Пунга - Пермь; Уренгой - Сургут - Тобольск - Тюмень - Челябинск. Строится целая система мощных газопроводов из Уренгоя и других месторождений Тюменского Севера в Центр и крупнейшая в мире система газопроводов протяженностью 4451 км: Уренгой - Помары - Ужгород - страны Восточной и Западной Европы. [ ]

 Другой крупный газопровод, преимущественно экспортного значения, начинается в Оренбурге и, переходя через европейскую часть России и Украину, также заканчивается многочисленными разветвлениями в странах Восточной и Западной Европы. Довольно крупный газопровод передает попутный нефтяной газ из района Среднеобъя в Новосибирск и Кузбасс. Сегодня Россия обладает обширной сетью магистральных газопроводов большого диаметра (в основном 1220 и 1420 мм). [ ]

 Перспективы дальнейшего развития трубопроводного транспорта страны весьма благоприятны. В основном предполагается строительство крупных газопроводов дублеров уже имеющихся широтных магистральных трубопроводов - для передачи нефти и газа Сибирского Севера в европейскую часть России, остальные страны СНГ, в Восточную и Западную Европу. Через территорию России пройдут транзитные трубопроводы из Казахстана и Средней Азии в европейские страны СНГ, страны Восточной и Западной Европы.

 Морской транспорт - один из старейших видов транспорта, использующий для массовой перевозки грузов и пассажиров преимущества дешевого естественного водного пути (океаны, моря и морские каналы).

 Морской торговый флот дореволюционной России, а затем и Советского Союза был одним из крупнейших в мире, занимая по общему тоннажу и объему грузооборота 5--7 места. Распад СССР серьезно подорвал роль морского транспорта России и в каботажных, и в экспортных перевозках.

 Действительно, накануне распада СССР 3/4 суммарного грузооборота морского транспорта страны приходилось на грузы России, а более 2/3 грузов обрабатывалось в более удобных и лучше оборудованных портах союзных республик (в основном на Украине, в Эстонии, Латвии и Литве). Именно в эти порты направлялась большая часть союзных капиталовложений на новое строительство и реконструкцию береговых сооружений. Так, например, строительство одного лишь Новоталлинского торгового порта, лучшего нi Балтике по оборудованию, обошлось в 2,4 млрд. долларов. Значительны и расходы на сооружение нефтеналивного порта в Вентепилсе (куда был проложен нефтепровод из России), современных портовых терминалов в Клайпеде, Лиепае, Риге. Помимо утраты Россией в результате распада СССР наиболее удобных и современных морских портов, она лишилась и большей части торгового флота. Использование же Россией морских портов бывших союзных республик сопряжено с дополнительными финансовыми за тратами и таможенными неудобствами. [ ]

 Сегодня морской транспорт России обслуживает в основном внешнюю торговлю; для каботажных перевозок он используется в гораздо меньших масштабах. Общая протяженность морских судоходных линий, эксплуатируемых Россией, оценивается в настоящее время более чем в 1 млн. км. Наиболее крупные порты на Черном море - Новороссийск и Туапсе (экспорт нефти, импорт зерна), на Азовском море - Таганрог, на Балтийском - Санкт-Петербург (самые разнообразные грузы), Калининград и Выборг, на Белом - Архангельск (экспорт леса и лесоматериалов), на Баренцевом - Мурманск (экспорт апатитов, цветных металлов и других грузов), на дальнем Востоке - Владивосток, Находка, Ванино, Корсаков (разнообразные грузы, в том числе экспорт леса, лесоматериалов и угля в Японию).

 Большое значение для освоения природных ресурсов приморских районов отечественного Крайнего Севера имеет Северный морской путь, однако его эксплуатация проходит в исключительно сложных навигационных условиях и является весьма дорогим предприятием.

 В целом морской транспорт России находится в очень тяжелом положении, и для его «реанимации» требуются крупные капиталовложения как в береговую инфраструктуру, таки в сам торговый флот. Для оздоровления морского транспорта намечается коренная реконструкция имеющихся морских портов, а также новое строительство: на Балтике - крупнейшего в России порта в Усть-Луго с грузооборотом в несколько десятков миллионов тонн в год; крупного нефтеналивного порта в Приморске; значительное расширение Выборгского порта; создание на Черноморском побережье России 2-3 новых крупных портов, в основном экспортного значения; на дальнем Востоке - расширение и коренная реконструкция морских портов Японского моря, и в первую очередь Владивостока и Находки. [ ]

 Внутренний водный транспорт (упрощенно - речной) - вид транспорта, осуществляющий перевозки грузов и пассажиров по вну-тренним естественным (реки, озера) и искусственным (каналы, водохранилища и шлюзованные участки рек) водным путям.

 Несмотря на большую протяженность внутренних водных путей -- 84 тыс. км, в том числе 47 тыс. км с гарантированными глубинами - речной транспорт сегодня не играет существенной юли в грузоперевозках России (в 1995 г. на его долю приходилось всего 3% суммарного отечественного грузооборота). Это объясняется следующими обстоятельствами: [ ]

- большая часть крупных судоходных рек России расположена в суровых, малоосвоенных районах с редким населением;

- ярко выражена сезонность перевозок;

- направление течения большинства рек не совпадает с географией преобладающих в стране грузопотоков (основные реки России текут в меридиональном направлении, а преобладающие грузопотоки направлены с востока на запад);

- в стране мало крупных, современных каналов и других гидротехнических сооружений, объединяющих различные речные бассейны в единую водную систему.

 Речной транспорт России специализируется главным образом на перевозках минерально-строительных материалов (3/4 всех грузов) лесных, нефтяных и сезонных грузов - зерна, овощей и бахчевых. Более 2/З всего грузооборота отечественного водного транспорта приходится на Волго-Камский бассейн, а наиболее грузонапряженный участок этого бассейна отрезок Волги от Камского устья до Самары. Волго-Камский бассейн соединен с соседними речными бассейнами. Через Волго-Балтийский водный путь - с Онежским и Ладожским озерами, реками Свирь и Нева, а также с Финским заливом Балтийского моря. Беломоро-Балтийский канал обеспечивает выход из Волго-Балта в Белое море. Верховья реки Сухоны соединены каналом с Волго-Балтом, что дало прямой выход из Волжского бассейна в бассейн Северной Двины. Волго-Донской канал соединяет Волгу с бассейном Дона и открывает путь в Азовское и Черное моря. Таким образом, в европейской части сформировалась единая глубоководная внутренняя транспортная система, объединяющая основные речные бассейны и крупнейшие озера в единое целое. К сожалению, многие гидротехнические сооружения системы изношены и устарели в техническом отношении. Требуется их серьезная реконструкция. [ ]

 Совсем иное положение сложилось в Сибири и на дальнем Востоке, где находятся крупнейшие реки страны, но практически полностью отсутствуют каналы, объединяющие различные речные бассейны в единые транспортные системы, В этой связи интересно вспомнить, что еще до революции в районе Екатеринбурга находилось мелководное гидротехническое сооружение, используемое для грузового речного сообщения между Волжским и Обским бассейнами. Существовал и канал, позволяющий маломерным судам проходить из Обского бассейна в Енисей.

 Хотя в целом удельный вес речного транспорта России и невелик в общем объеме ее грузооборота, тем не менее, во многих районах Севера и Востока, где отсутствуют другие виды транспорта, реки, являются единственными надежными наземными путями сообщения, и от работы речного флота целиком зависит существование этих районов.

 Кроме грузовых операций, осуществляемых речным флотом в северных и восточных районах России, реки широко используются для лесосплава, главным образом в плотах, однако нередко практикуется и запрещенный молевой сплав древесины, что приносит большой экологический ущерб и ухудшает условия судоходства.

 Совсем незначительны масштабы развития пассажирского речного транспорта, где преобладают круизные рейсы. Часть пассажирских речных судов используется в качестве плавучих гостиниц.

 Большинство программ и проектов дальнейшего развития внутреннего водного транспорта России предусматривает реконструкцию существующих водных систем путем расчистки каналов и углубления фарватеров. А на более отдаленную перспективу формирование единой водно-транспортной системы России путем восстановления и строительства новых каналов, объединяющих единую речную систему европейской части страны с бассейнами крупнейших рек Сибири и дальнего Востока. Необходимо также пополнение речного флота страны современными специализированными судами, в том числе и судами класса река - море. [ ]

 Определенные перспективы в развитии российского водного транспорта (в условиях быстрого роста железнодорожных тарифов) связываются с более широким использованием всеевропейского транспортного кольца Волга - Дунай - Рейн, протянувшегося по руслам рек и нескольким морям. Известные недостатки речного транспорта (тихоходность, боязнь мелководья, с одной стороны, и морских просторов с другой, неизбежность Многократных перевалок там, где кончаются водные магистрали) в значительной степени могут быть устранены новейшим поколением судов класса «река – море» (так называемые суда на каверне), способные развивать автомобильную Скорость, близкую к 100 км/ч, не боящиеся мелководий, не создающие разрушающих берега волн, «чистые» в экологическом отношении и расходующие меньше топлива, чем их предшественники. [ ]

 Автомобильный транспорт - вид транспорта, осуществляющего перевозки грузов и пассажиров на автомобилях (грузовых, легковых, автобусах, автотягачах и прицепных повозках). Играет неоправданно скромную роль и в грузовых и пассажирских перевозках современной России.

 Суровые климатические условия, вызывающие большие, чем в других развитых странах, затраты на дорожное строительство, эксплуатацию дорог и автотранспорта, лишь частичное объяснение этому. Ведь даже в обжитых, экономически развитых регионах России автотранспорт развит слабо, И до сих пор главным «камнем преткновения» на пути развития отечественного автотранспорта является бездорожье.

 Занимая первое место в мире по площади своей территории, Россия по средней плотности автодорог уступает не только высокоразвитым, но и большинству развивающихся стран. Общая протяженность в России автодорог с твердым покрытием на конец 1996 г. составляла всего 745 тыс. км, причем в подавляющем своем большинстве даже эти дороги не соответствовали общепринятым мировым стандартам. Велики и диспропорции, по сравнению с развитыми в экономическом отношении странами, в структуре автопарка: в стране невысока доля легковых машин (по сравнению с европейскими странами), что в первую очередь является следствием низкого жизненного уровня основной части населения. [ ]

 Несмотря на высокие удельные затраты на перевозку грузов, автотранспорт более мобилен, чем другие виды транспорта, и позволяет осуществлять доставку грузов «от двери до двери», что является неоспоримым его преимуществом. Пассажирский автотранспорт, помимо высокой мобильности и скорости сообщения, обладает и большим комфортом для пассажиров. Общая протяженность автобусных маршрутов оценивается в 2 млн. км.

 Интересно отметить, что по темпам роста автопарка, даже и годы переживаемого страной глубокого экономического Кризиса, Россия опережает многие государства мира. Приведенные выше преимущества автотранспорта и наметившаяся тенденция к быстрому росту автопарка позволяют надеяться на неплохие шансы роста его роли уже в ближайшей перспективе. Но для этого необходимо осуществление крупных программ дорожного строительства. [ ]

 Сегодня автотранспорт в России занимает первое место по объёмам перевозимых грузов и одно из последних мест по объему грузооборота в силу чрезвычайно коротких средних расстояний перевозки (немногим более 20 км). Основные перевозки грузов и пассажиров автотранспортом осуществляются в городах и их ближайшем окружении. Велик объем работы автотранспорта в карьерах, где большегрузные самосвалы используются для перевозки минерально-строительных материалов и пустой вскрышной породы. Чрезвычайно малы объемы международных, особенно дальнепробежных, перевозок грузов по дорогам страны.

 В пассажирском сообщении в России велика роль автобусов, лидирующих во внутригородских перевозках пассажиров. В крупнейших городах России налажено троллейбусное сообщение. Помимо троллейбуса, к городским электрическим видам транспорта принадлежит трамвай (эксплуатационная длина трамвайных и троллейбусных линий 7,6 тыс. км), получивший существенное развитие в крупных городах, а самый трамвайный город России - Санкт-Петербург, где впервые в нашей стране, в 1907 г., появился этот вид транспорта. И в настоящее время город располагает самой протяженной трамвайной сетью в мире, более половины которой находится в аварийном состоянии. В шести крупнейших городах России - Москве, Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде, Самаре, Екатеринбурге и Новосибирке - имеется метрополитен. Суммарная эксплуатационная длина метрополитенных путей в этих городах составляет почти 390 км, но существенная их часть приходится на Москву. [ ]

 Воздушный транспорт - самый скоростной и в то же время самый дорогой вид транспорта, что предопределило его весьма ограниченное применение для грузоперевозок. В основном этим видом транспорта перевозятся дорогие, скоропортящиеся грузы. И прогнозы, которые делались в 60-х гг. о том, что перевозки грузов воздушным транспортом приобретут преимущественное значение, пока не оправдываются. Гораздо большую роль играет авиасообщение в дальних пассажирских перевозках.

 В Советском Союзе большое развитие получил авиатранспорт. В 80-е гг. Аэрофлот являлся крупнейшей авиакомпанией мира. Помимо обслуживания отечественных трасс, он поддерживал связи со многими зарубежными странами. И сегодня Россия является одной из крупнейших авиационных держав, однако Аэрофлот с распадом СССР и отделением от него целого ряда мелких самостоятельных авиак9мпаний потерял свое лидирующее положение. В 70-е - начале 80-х гг. Аэрофлот был укомплектован современными воздушными судами, в техническом отношении вполне сопоставимыми с лучшими зарубежными аналогами. Однако, начиная со второй половины 80-х гг. рёзко замедлились темпы обновления отечественного авиапарка. В годы экономического кризиса этот процесс почти полностью прекратился, в связи с чем главной и неотложной задачей авиационного транспорта России является замена отслуживших свой срок лайнеров новыми машинами.

 В России самые протяженные в мире авиатрассы (800 тыс. км), в первую очередь это трассы, соединяющие Москву и Санкт-Петербург с городами дальнего Востока:

- Москва - Екатеринбург - Новосибирск - Иркутск - Хабаровск - Владивосток;

- Москва - Новосибирск - Иркутск - Якутск - Магадан Петропавловск-Камчатский;

- Санкт-Петербург - Екатеринбург - Новосибирск - Иркутск - Хабаровск - Владивосток;

- Санкт-Петербург - Пермь - Омск - Новосибирск - Иркутск Якутск - Магадан - Петропавловск-Камчатский.

 Основными центрами авиасообщения, где пересекаются многие аэротрассы, являются крупнейшие города страны: Москва о Санкт-Петербург, курорты Северного Кавказа, а также все крупные города на авиатрассе Москва Владивосток. В районах Крайнего Севера и приравненных к нему территориях большую роль в перевозках грузов и пассажиров играют вертолеты. Они доставляют грузы и пассажиров на нефтепромыслы и другие производственные объекты, геологические партии к месту их работы, оказывают срочную медицинскую помощь и т.д. [ ]

 Передача электроэнергии на расстояние является специфическим, узкоспециализированным и высокоэффективным видом транспорта. Передача электроэнергии на расстояние по высоковольтным линиям электропередачи (ЛЭП), как правило, обходится намного дешевле перевозки топлива на электростанции. Исключение составляет лишь транспортировка газа по трубопроводам большого диаметра. Электронный транспорт дает возможность объединения разрозненных электростанций в энергосистемы, что значительно повышает экономическую эффективность работы отрасли электроэнергетики в целом.

 Электроэнергия потребляется непрерывно во времени. Существуют «пиковые» потребности сезонного и суточного характера. «Пиковые» потребности эффективнее всего покрывать гидроэлектростанциями, они маневреннее работают в пиковом режиме, тепловые же электростанции рациональнее использовать для покрытия базовых потребностей, ибо каждая остановка, а затем пуск котлов этих станций сопряжены с дополнительной потерей топлива. Кроме того, при частых пусках и остановках паровых котлов они быстро изнашиваются.

 Страна имеет огромное протяжение с запада на восток и положена во многих часовых поясах, в связи, с чем и пиковые нагрузки в различных ее районах наступают в разное время. Высоковольтные ЛЭП позволяют мобильно передавать электроэнергию из районов, где еще не наступили часы пиковых нагрузок, в районы максимальных пиковых нагрузок. [ ]

 Развитие электронного транспорта в России шло исключительно динамично. За короткий послевоенный период времени электронный транспорт прошел все основные стадии развития от кустового объединения электростанций в пределах отдельных промузлов и городов до создания районных объединений, межрайонных энергосистем и, наконец, до формирования единой энергосистемы страны. Единая энергосистема (ЕЭС) представляет собой единый объект управления, при этом электростанции системы работают параллельно. Последние же годы вхождения России в состав СССР ЛЭП высокого напряжения объединили большинство электростанций Советского Союза и стран Восточной Европы в крупнейшую на нашей планете энергосистему Мир, к которой подключилась и энергосистема Финляндии. ЕЭС России - сложнейший автоматизированный комплекс электрических станций и сетей, объединенный общим режимом работы с единым центром диспетчерского управления (ДУ). Основные сети ЕЭС России напряжением от 330 до 1150 кВт объединяют в параллельную работу 65 региональных энергосистем от западной границы до Байкала.

Наиболее мощными региональными энергосистемами (энергообъединениями) являются системы Центра, Средней Волги, Урала, Северо-запада, Северного Кавказа и Сибири. Структура ЕЭС позволяет функционировать и осуществлять управление на трех уровнях: межрегиональном (ЦДУ в Москве), межобластном (объединенные ДУ) и областном (местные ДУ). Такая иерархическая структура в сочетании с противоаварийной, интеллектуальной автоматикой и новейшими компьютерными системами позволяет быстро локализовать аварию без значительного ущерба для ЕЭС, а зачастую даже для местных потребителей. Центральный диспетчерский пункт ЕЭС в Москве полностью контролирует и управляет работой всех станций, подключенных к нему. [ ]

 ЕЭС распределена по 7-часовым поясам и тем самым позволяет сглаживать пики нагрузки энергосистемы за счет «перекачки» избыточной электроэнергии в другие районы, где ее недостает. Восточные регионы производят электроэнергии гораздо больше, чем потребляют сами. В центре же России наблюдается дефицит электроэнергии, который пока не удается покрыть за счет передачи энергии из Сибири на запад. К удобствам ЕЭС можно также отнести и возможность размещения электростанции вдалеке от потребителя. Транспортировка электроэнергии обходится во много раз дешевле, чем транспортировка газа, нефти или угля, и при этом происходит мгновенно, не требуя дополнительных транспортных затрат. По мнению экспертов, если бы ЕЭС не существовало, то понадобилось бы 15 млн. кВт дополнительных мощностей.

 Российская энергосистема обоснованно считается одной из самых надежных в мире. За 35 лет эксплуатации системы в России не произошло ни одного межрегионального нарушения электроснабжения, в отличие от США и Канады. Сегодня, несмотря на экономический кризис, электронный транспорт России находится в относительно благополучном положении. Россия занимает первое место в мире по протяженности высокого напряжения, объединяющих подавляющую часть электростанций страны в единую энергосистему, охватывающую главную полосу расселения России.

* 1. Нормативно-правовое регулирование транспортной

деятельности в РФ

 В условиях обновления гражданского законодательства основания возникновения транспортных обязательств претерпели значительные изменения. Из их круга изъято одно из них - план перевозки грузов. ГК не применяет термина «план перевозки». По этому же пути пошли и вновь принятые транспортные уставы и кодексы. Однако это не означает полную утрату элемента планирования перевозок грузов общественным транспортом. Дело в том, что основанием возникновения транспортного обязательства является принятая перевозчиком заявка (заказ) грузоотправителя на подачу соответствующих транспортных средств, что и является своеобразной формой планирования перевозок грузов. Кстати, п. 1 ст. 794 ГК относит принятую заявку (заказ) к категории «иных договоров», что с точки зрения приоритетности договорного права объяснимо.

Элементы своеобразного планирования перевозок грузов просматриваются и в содержании договора об организации перевозок грузов (ст. 798 ГК). Если же отказаться от понятия «план перевозки» как основания возникновения транспортного обязательства, то следует признать такими основаниями принятую заявку (заказ), договор об организации перевозок грузов и, конечно, договор перевозки (грузов, пассажира, багажа, грузобагажа).

 Таким образом, в соответствии с новым гражданским законодательством подача транспортных средств отправителю груза осуществляется не в соответствии с планом перевозки грузов, а на договорной основе, т.е. либо в соответствии с договором, либо путем подачи заявки (заказа) предполагаемым отправителем груза. Договорные основания возникновения транспортных обязательств в условиях рыночной экономики приобрели приоритетное значение. Широкое распространение получило оказание транспортных услуг эксплуатантами, т.е. лицами, владеющими транспортными средствами на праве собственности, на условиях аренды или ином законном основании. Это не предполагает, однако, полную утрату государственного влияния на работу транспорта, особенно железнодорожного, относящегося к федеральной собственности и к категории монополизированных систем. [ ]

 До 1991 г., когда в России обозначился переход народного хозяйства к рыночным отношениям, перевозочные операции осуществлялись исключительно транспортными организациями, находившимися в государственной собственности. В 1991 г. был начат процесс приватизации, который затронул все отрасли транспорта, кроме железнодорожного, и постепенно привел к преобладанию в транспортной системе России транспортных организаций, основанных на частной собственности.

 В соответствии с Законом о приватизации государственных и муниципальных предприятий в РСФСР 1991 г. (с послед. доп.), годовыми планами приватизации и указами Президента РФ государственные транспортные предприятия были преобразованы в акционерные общества, являющиеся собственниками эксплуатируемых ими транспортных средств. В большинстве крупных транспортных организаций определенные пакеты акций принадлежат государству.

 При осуществлении приватизации на транспорте были учтены специфика транспорта и его особое государственное значение, и некоторые объекты, в частности морские порты, исключены из сферы приватизации. Одновременно новыми предпринимателями стали создаваться небольшие частные транспортные фирмы, оказывающие транспортные услуги, в особенности в области транспортно-экспедиционного обслуживания.

 В настоящее время морской флот РФ включает около 10 морских акционерных компаний, созданных на базе ранее действовавших государственных пароходств, и 200 в основном небольших частных фирм, имеющих в среднем от одного до пяти судов, приобретенных у пароходств и переоборудованных для морского плавания. Воздушными перевозками занимаются около 200 авиакомпаний, из которых 3/4 пассажирооборота приходится на 15 ведущих авиакомпаний, наиболее крупная из них - "Аэрофлот". Большое число акционерных обществ и частных фирм действует также в области автомобильного и речного транспорта, однако их численность за последние годы заметно сокращается.

 Правовой статус вновь созданных транспортных предприятий определяется акционерным законодательством РФ (Закон об акционерных обществах), общими нормами ГК о юридических лицах и индивидуальными уставами самих предприятий. Для особо крупных транспортных предприятий с государственным участием уставы утверждаются соответствующими государственными органами. [ ]

 Одновременно с приватизацией постепенно была введена система государственного лицензирования перевозочной деятельности на всех видах транспорта. Задача такого лицензирования - сохранение за государством регулирующих функций в сфере транспорта, обеспечение нормального функционирования рынка транспортных услуг, защита интересов их потребителей, обеспечение безопасности движения при эксплуатации транспортных средств.

 Основы лицензирования транспортной деятельности определены Законом о лицензировании. Само лицензирование возложено на соответствующие транспортные министерства (ведомства), которые в рамках их компетенции издают по этому вопросу дополнительные правила, в частности утверждают форму самой лицензии.

 Для получения лицензии необходимо представить заявление и документы, подтверждающие юридическую личность организации и производственную и профессиональную ее подготовленность к осуществлению транспортных операций (наличие транспортных средств и других основных фондов, профессиональная подготовленность администрации). В процессе выдачи лицензии допускается проведение независимой экспертизы.

 Лицензия выдается на определенный срок (до пяти лет) с уплатой установленного сбора, может продляться, но не может передаваться другим лицам. Предусмотрен перечень оснований, при наличии которых возможен отказ в выдаче лицензии. Он может быть обжалован заявителем в арбитражный суд.

 Иным является правовой статус предприятий железнодорожного транспорта. В настоящее время в РФ имеется 17 железных дорог, которые представляют собой государственные унитарные предприятия с правами юридического лица и действуют на основании уставов, утвержденных МПС России. В состав железных дорог входят самостоятельные юридические лица: отделения железных дорог, крупные железнодорожные станции, другие линейные предприятия (локомотивные и вагонные депо, дистанции пути, специальные транспортные службы).

 При осуществлении перевозочных операций в качестве стороны в договоре перевозки с грузовладельцами и пассажирами выступает железная дорога как юридическое лицо, а не ее предприятия. Однако некоторые юридически значимые действия в силу норм УЖТ и правил перевозок должны совершаться в отношении станций отправления и назначения и отделений железных дорог.

 В настоящее время в этой области в соответствии с Законом о железнодорожном транспорте и дополняющими его актами проводится рассчитанная на ряд лет крупная структурная реформа. На смену государственным железным дорогам, которые будут разделены, приходят акционерные общества и предприниматели, эксплуатирующие технологический комплекс железных дорог (их инфраструктуру), и перевозчики всех форм собственности, обладающие железнодорожным подвижным составом и осуществляющие на железнодорожных магистралях перевозку грузов и пассажиров. Взаимоотношения юридически самостоятельных владельцев инфраструктур и перевозчиков должны определяться специальными правилами и договорами, заключаемыми между указанными субъектами. Такое разделение двух названных сфер транспортной деятельности, учитывающее опыт западноевропейских стран, должно способствовать сокращению транспортных издержек и создавать условия для конкуренции.

 Крупная транспортная компания «Российские железные дороги» (РЖД), основной капитал которой принадлежит государству, объединяя важнейшие производственные объекты, обслуживающие железнодорожные перевозки, в качестве стороны в договорах перевозки выступать не будет.

 Проводимая на железнодорожном транспорте структурная реформа заметно усложнила систему и содержание транспортного законодательства и одновременно договорные отношения в этой области. Ряд положений УЖТ сформулированы в общей форме и требуют дополнительных нормативных решений в последующих актах Правительства РФ и правилах перевозок.

 В условиях перехода к рыночным отношениям в российском транспортном праве появилось новое транспортно-правовое понятие - перевозка транспортом общего пользования и соответственно перевозчик общего пользования. Согласно ст. 789 ГК перевозка, осуществляемая коммерческой организацией, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки по обращению любого гражданина или юридического лица.

 Перечень организаций, обязанных осуществлять перевозки общего пользования, должен публиковаться в установленном порядке (ч. 2 п. 1 ст. 789 ГК). Если такой порядок не установлен, перевозчиками общего пользования надлежит считать транспортные организации, обязанные в силу транспортных уставов и кодексов выполнять транспортные операции общего характера.

 Договор перевозки транспортом общего пользования является согласно ГК публичным договором, и в силу ст. 426 и 445 ГК при необоснованном уклонении транспортной организации от вступления в такой договор можно требовать его заключения и возмещения причиненных убытков.

 В настоящее время в условиях сокращения в РФ объемов перевозок вследствие общего снижения производства и высоких провозных платежей конструкция перевозчика общего пользования большого значения не получила и данные о ее практическом применении отсутствуют. Однако по мере экономического роста этот институт должен начать функционировать и давать грузовладельцам и пассажирам определенные правовые гарантии в случае уклонения перевозчика от выполнения перевозок.

 В практическом осуществлении перевозок наряду с транспортными организациями принимают участие морские и речные торговые порты, аэропорты (далее сокращенно - порты), которые выполняют важные транспортно-технические и коммерческие задачи, а также пограничные железнодорожные станции. Особое значение имеет деятельность морских портов. [ ]

 В общей форме задачи и статус морских портов и их администрации (портовых властей) определен в ст. 9, 74-84 КТМ. Более подробно деятельность морских портов должна регламентироваться законом о морских портах РФ (п. 5 ст. 9). В настоящее время по этому вопросу издано постановление Правительства РФ от 25 сентября 2002 г. № 705, согласно которому администрация морских портов является федеральным государственным учреждением, а для осуществления транспортной хозяйственной деятельности морских портов создано государственное унитарное предприятие «Росморпорт». В этой области действуют также частные экспедиторские фирмы.

 Морские порты выполняют широкий круг транспортных операций: погрузку, разгрузку и обслуживание заходящих в порт судов, транспортно-экспедиторские и складские операции с грузами, перевалку грузов между разными видами транспорта, обслуживание пассажиров морских судов, а также местные перевозки грузов и пассажиров на судах порта. Капитан порта наделен правом издавать обязательные распоряжения по вопросам безопасности движения и охраны порядка в порту. В частности, судно и груз могут быть задержаны в морском порту капитаном порта по просьбе лица, имеющего требование, основанное на общей аварии, спасании, столкновении судов или ином причинении вреда, впредь до предоставления судовладельцем и грузовладельцем достаточного обеспечения (ст. 81 КТМ).

 Аэропорты имеют в принципе аналогичные морским (речным) портам задачи, однако выполняют более ограниченный круг коммерческих операций, в частности не осуществляют перевозки. Большинство аэропортов - самостоятельные коммерческие организации. Административными функциями они не наделены. Движение воздушных судов осуществляется согласно указаниям органов управления воздушным движением.

 Пограничные железнодорожные станции как участники грузовых перевозок осуществляют коммерческие операции, связанные с транспортировкой экспортных и импортных грузов: перегрузку импортных грузов, следующих отечественным получателям, совершение таможенных формальностей, переоформление при необходимости транспортных документов, а также выполняют другие транспортно-экспедиторские услуги по договорам с крупными грузовладельцами. На крупных пограничных станциях созданы специализированные транспортно-экспедиторские конторы (ТЭК) с правами юридического лица.

 Для Российской Федерации с ее огромной территорией и развитой транспортной, прежде всего железнодорожной, сетью транспортные договоры и их правовое регулирование представляют особую значимость. Отражением этого являются обширное транспортное законодательство и большое число споров между транспортными организациями и клиентурой, связанных с исполнением договоров перевозки.

 Основополагающие положения российского законодательства о транспортных договорах, призванные определять порядок перевозок в условиях рынка, изложены в части второй ГК РФ, где имеются гл. 40 «Перевозка» и гл. 41 «Транспортная экспедиция». Однако эти главы кратки (всего 23 статьи), определяют лишь важнейшие условия транспортных договоров и содержат отсылки к специальным актам транспортного законодательства, которое включает систему законодательных актов о перевозках на отдельных видах транспорта, прежде всего транспортные уставы и кодексы.

 В настоящее время в Российской Федерации действуют Устав железнодорожного транспорта РФ от 10 января 2003 г. (УЖТ), Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. (КТМ), Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 г. (КВВТ), Воздушный кодекс РФ от 19 марта 1997 г. (ВК). Сохраняет свою силу также Устав автомобильного транспорта РСФСР, утвержденный постановлением Совета Министров РСФСР от 8 января 1969 г. (УАТ). В последующем эти акты были частично изменены и дополнены.

 Наличие в сфере транспорта системы законодательных актов об отдельных его видах обусловлено значительными транспортно-технологическими и правовыми особенностями в организации перевозок на отдельных видах транспорта, а также большим объемом нормативного регулирования в данной области. Это делает нецелесообразным объединение правовой регламентации транспортных операций в рамках одного закона. Вместе с тем все транспортные уставы и кодексы РФ построены по единой общей схеме (общие положения, организация транспортных операций, договор перевозки, его особые виды, ответственность сторон, претензии и иски к органам транспорта), а по ряду вопросов имеют единые или близкие по содержанию нормы. При этом УАТ воспринял многие нормы о железнодорожных перевозках, содержащиеся в УЖТ, а КВВТ воспроизводит ввиду однородности речных и морских перевозок ряд положений морского права, предусмотренных в КТМ. Дальнейшее сближение (унификация) норм транспортных уставов и кодексов является важной задачей транспортного права, ибо это облегчает выполнение транспортных операций и уменьшает число ошибок, допускаемых при перевозках. [ ]

 Вне транспортных уставов и кодексов остаются вопросы управления транспортом, правовой режим земель транспорта, а также условия труда на транспортных предприятиях, которые выходят за рамки гражданского права и относятся к сфере других правовых отраслей (административное, земельное и трудовое право). [ ]

 Действующие в РФ транспортные уставы и кодексы отражают выработанный в течение многолетнего развития механизм правового регулирования транспортных операций, его особенности на отдельных видах транспорта и учитывают зарубежный и международный опыт в этой области, особенно при морских и воздушных перевозках. В силу этих факторов, а также сложности транспортного законодательства оно в отличие от других сфер российской экономики хотя и было обновлено, но не претерпело в условиях перехода России к рыночным отношениям коренных обновлений. Исключением является статус перевозчиков, которые прошли приватизацию

 В соответствии с п. 2 ст. 784 ГК все транспортные уставы и кодексы должны иметь статус федеральных законов.

 Наряду с транспортными уставами и кодексами к перевозкам применяются положения ряда других законов РФ. Особое значение имеют Федеральный закон от 10 января 2003 г. «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и Закон о защите прав потребителей. Действие этого последнего Закона согласно п. 2 постановления Пленума ВС РФ от 29 сентября 1994 г. № 7 распространяется на перевозки пассажиров и багажа. Отдельные нормы, относящиеся к перевозкам, содержатся и в иных законах РФ, в частности в Законе о лицензировании.

 Транспортные уставы и кодексы предусматривают принятие по отдельным вопросам транспортной деятельности актов Правительства РФ. Постановлением Правительства РФ от 11 марта 1999 г. № 277 утверждены Правила оказания услуг по перевозке пассажиров, а также грузов, багажа и грузобагажа для личных (бытовых) нужд на федеральном железнодорожном транспорте.

 Сохраняют свое значение также некоторые ранее изданные постановления Правительства СССР по отдельным вопросам транспорта, в частности об особенностях перевозок экспортных и импортных грузов. В числе таких актов постановление Совета Министров СССР от 13 декабря 1990 г. «О мерах по обеспечению сохранности импортных грузов», определяющее порядок отправления импортных грузов из российских портов и с пограничных станций отечественным потребителям и особенности ответственности портов и железных дорог при несохранности импортных грузов.

 Важным элементом транспортного законодательства являются правила перевозок и тарифы. Правила перевозок утверждаются транспортными министерствами на основании и в развитие соответствующих транспортных уставов и кодексов и подробно определяют порядок выполнения основных транспортных операций (порядок подачи заявок на перевозку грузов, оформление перевозочных документов, принятие и выдача грузов, составление актов при перевозках, заявление претензий и т.д.), а также особенности перевозок отдельных видов грузов (скоропортящихся, опасных, в контейнерах и др.) и грузов в смешанном железнодорожно-водном сообщении.

 Правила перевозок грузов издаются в виде сборников, которые на железнодорожном, морском и водном транспорте именуются тарифными руководствами и имеют сложившуюся нумерацию. В специальном тарифном руководстве изложены ставки провозных платежей и порядок их исчисления. Условия пассажирских перевозок определяются в специальных правилах. Согласно Воздушному кодексу воздушные перевозчики вправе устанавливать свои правила воздушных перевозок, которые не должны противоречить общим правилам воздушных перевозок. [ ]

 На железнодорожном транспорте правила перевозок обновлены и изданы в Сборнике правил перевозок грузов на железнодорожном транспорте (М., 2001) и Сборнике нормативных актов по перевозке пассажиров, багажа и грузобагажа (М., 2002). В дальнейшем в связи с принятием нового УЖТ эти правила были изменены и дополнены. На других видах транспорта действуют ранее изданные правила перевозок, которые применяются с учетом последующего законодательства РФ и постепенно пересматриваются.

 В п. 2 ст. 784 ГК указывается, что условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по таким перевозкам определяются соглашением сторон, если законодательством не установлено иное. Эта формула, отражающая общие идеи ГК о свободе договора в условиях перехода к рыночным отношениям (см. ст. 421 ГК), практически применяется на транспорте с большими ограничениями.

 Дело в том, что транспортное законодательство ввиду наличия жестких транспортно-технологических требований к выполнению основных перевозочных операций и массовости таких операций содержит преимущественно императивные нормы, которые не могут быть изменены сторонами при заключении договора перевозки. Поэтому сфера применения соглашения сторон как источника взаимных прав и обязанностей на транспорте существенно ограничена. В ином положении находится морской транспорт - в особенности при перевозках на основании чартера, когда многие условия перевозок грузов определяются по соглашению сторон.

 В процессе перевозок, особенно грузов, возникает большое число споров между грузовладельцами и транспортными организациями, прежде всего по поводу несохранности доставленных грузов. При этом некоторые нормы транспортного законодательства понимаются и трактуются перевозчиками и клиентурой по-разному. Разъяснения по таким спорным вопросам дает Высший Арбитражный Суд РФ. Пленумом этого суда издано постановление от 25 января 2001 г. «О некоторых вопросах практики применения Транспортного устава железных дорог Российской Федерации».

**Глава 2. Состояниее и тенденциии развития транспортной система**

**СЗФО РФ**

2.1 Анализ динамики развития и современного состояния транспортного комплекса северо-западного региона РФ

 Реализация транспортной стратегии основана на общих принципах федеративных отношений и учитывает особенности социально-экономического развития и транспортных потребностей отдельных регионов страны.

 Правильный учет регионального фактора при развитии транспортной системы способствует преодолению существенных различий в экономическом и социальном развитии российских регионов и инфраструктурных ограничений, развитию единого экономического пространства, рациональному межрегиональному разделению труда. [ ]

 Для регионов с развитым потенциалом обрабатывающей промышленности и высокой плотностью населения прогнозируется ускоренное развитие высокотехнологичных производств и сферы обслуживания. В этих регионах следует ожидать опережающего развития автомобильных перевозок грузов и пассажиров, интенсивного роста числа автомобилей в личном пользовании. В области транспортной инфраструктуры требуется скоординированное развитие конкурирующих коммуникаций различных видов транспорта, повышение пропускной способности существующей дорожной сети, сооружение автодорожных обходов крупнейших городов, создание сети мультимодальных транспортных терминалов. [ ]

 Регионы преимущественно сырьевой направленности и с низкой плотностью населения, особенно северные территории, будут характеризоваться крупными концентрированными потоками энергетических, рудных, лесных и химических грузов, перевозимых на расстояния в 4-5 тыс. км, в том числе в значительных объемах на экспорт. В этих регионах актуально решение задачи завершения создания опорной железнодорожной транспортной сети и обеспечения круглогодичного выхода на нее большинства населенных пунктов путем строительства подъездных дорог. Безальтернативность внутреннего водного транспорта и региональной авиации в таких районах предполагает принятие специальных мер по их поддержке. [ ]

 В регионах с преимущественным развитием агропромышленного комплекса предъявляются повышенные требования к формированию местной автодорожной сети в целях решения задачи по созданию автодорожных подъездов с твердым покрытием ко всем населенным пунктам.

 Оптимальным уровнем для увязки стратегии развития транспортной системы с региональными приоритетами является уровень федерального округа.

 При развитии системы управления транспортом должны стимулироваться разработка перспективных транспортных планов в разрезе федеральных округов, согласование инфраструктурных транспортных проектов субъектов Федерации, относящихся к одному федеральному округу, другие формы координации развития региональных транспортных систем в пределах федеральных округов.

 Одним из важнейших ресурсов экономического развития Северо-Западного региона России (СЗР) является его исключительно выгодное транспортно-географическое положение, включая уникальный транзитный потенциал, который еще далеко не полностью используется.

СЗР располагает непосредственным выходом в крупнейшую североатлантическую зону мирового экономического пространства. В СЗР сосредоточены основные морские порты европейской части России, проходят важнейшие транспортные коридоры, связывающие страну с государствами ЕС, СНГ и другими странами и регионами. Находясь на пересечении транспортных путей, СЗР играет важную роль в обеспечении транзита грузов в Северную Европу из стран бассейна Каспийского моря, благодаря Волго-Балтийскому водному пути, и стран Тихоокеанского бассейна с использованием Транссибирской железнодорожной магистрали. От уровня развития и эффективности работы транспортной системы зависит конкурентоспособность транзитных маршрутов региона, возможность обеспечения грузопотоков и привлечения финансовых ресурсов, необходимых для экономического роста входящих в СЗР субъектов РФ. Таким образом, транспортно-географическое и, прежде всего, транзитное положение СЗР является одним из важнейших факторов развития этого региона. [ ]

 Транспортная система данного региона играет важнейшую роль в развитии экспортно-импортных связей России и транзитных перевозок.

 Основной задачей развития транспортной системы региона является формирование российских частей евроазиатских транспортных коридоров «Север-Юг» и «Северный морской путь», а также коридоров регионального значения – паневропейских транспортных коридоров № 1 и 9.

 В системе МТК «Север-Юг» предусматривается использование внутренних водных путей, в том числе Волго-Балтийского канала, речных портов для осуществления перевозок с использованием судов смешанного (река-море) плавания в направлении Северная Европа – страны Каспийского региона, а также с выходом в Черное море и далее на Дунай.

 Приоритетами являются модернизация и строительство новых портовых комплексов на Балтике, Белом и Баренцевом морях и развитие железнодорожных и автомобильных и трубопроводных подходов к ним, формирование и устойчивое функционирование транспортных связей Калининградской области с другими регионами России.

 Важную роль в развитии морского туризма сыграет модернизация пассажирского морского вокзала и Центрального яхт-клуба в Санкт-Петербурге.

 Основными задачами развития железнодорожного транспорта региона являются развитие подходов к портам Балтийского моря, подготовка инфраструктуры участка Санкт-Петербург – Бусловская для организации скоростного пассажирского сообщения с Хельсинки, дальнейшее развитие железнодорожной инфраструктуры Санкт-Петербурга.

 Важнейшими задачами развития морского транспорта являются обеспечение регулярного судоходства в западном секторе Северного морского пути, а также создание комплексной системы обеспечения безопасности судоходства на Балтике.

 В дорожном хозяйстве, наряду с развитием автодорог в составе Санкт-Петербургского дорожного узла, предполагается завершить строительство и реконструкцию автомобильных дорог по направлениям: Санкт-Петербург – Вологда – Киров и далее на Урал, Вологда - Медвежьегорск, Санкт-Петербург - Петрозаводск – Котлас – Сыктывкар – Воркута – Салехард с подъездом на Нарьян-Мар, Пермь – Кудымкар – Сыктывкар – Архангельск с подъездом на Мезень. Будут построены обходы городов Санкт-Петербург, Псков, Вологда, Великий Новгород.

 Специфической задачей развития транспортной системы округа является обеспечение устойчивого железнодорожного, автомобильного и паромного сообщения с Калининградской областью. При этом должны быть решены проблемы беспрепятственного сухопутного транзита через территорию государств-членов ЕС. В Калининградской области планируется построить и реконструировать автомобильные дороги граница Польши - Калининград – Толпаки – Неман с обходом г. Советска и Калининград – Черняховск – граница Литвы.

 Транспортная система Северо-Запада является важнейшим элементом транспортного комплекса России. Она обеспечивает около 40% внешнеторгового грузооборота страны.

 Стержнем транспортной системы Северо-Западного региона России являются транспортные комплексы Санкт-Петербурга и Ленинградской области с развивающимися портовыми комплексами в Приморске, Усть-Луге, Высоцке, морские порты Калининграда, Мурманска и Архангельска, Северный морской путь, Волго-Балтийская транспортная система, проходящая по международному транспортному коридору «Север-Юг» и судоходные компании Северо-Западного бассейна. [ ]

 Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2020 годы)» предусматривает комплексное взаимно увязанное наращивание производственных мощностей разных видов транспорта, участвующих в перевозочном процессе. Это призвано способствовать повышению конкурентоспособности всего транспортного комплекса страны на мировом рынке. Такой подход к решению проблем транспорта России вызван необходимостью освоения транзитных и внешнеторговых перевозок грузов в рамках Международных транспортных коридоров (Рис. 1) в объемах, соответствующих выгодному географическому положению страны. [ ]

Рис. 1 Международные транспортные коридоры

 В настоящее время российской сухопутной транспортной системе, которая связывает между собой страны Европы, Азии, Ближнего Востока, пока еще не всегда удается привлечь на российские железные дороги транзитный грузопоток. По мнению экспертов, существует ряд причин и основная из них - высокая конкурентоспособность морских маршрутов. Например, суда-контейнеровозы вместимостью 5-6 тыс. ДФЭ и более позволяют обеспечивать такой уровень фрахтовых ставок, который поддерживает достаточную конкурентоспособность морских перевозчиков.

 Из четырех международных транспортных коридоров, пролегающих по территории РФ, три («Север - Юг», «Азия – Россия - Европа» и «Панъевропейский коридор № 9») проходят по Северо-Западному региону.

 Северо-Западный федеральный округ России представляет собой транспортный мост между Россией и Западом, связывает мировые рынки Центральной и Восточной Европы, страны СНГ, Латвию, Литву и Эстонию. Транспортная система региона обеспечивает как внутри-, так и межрегиональные связи. С учетом развития международной торговли и роста объемов перевозок нагрузка на существующую транспортную сеть будет увеличиваться. Это потребует соответствующего развития всего транспортного комплекса Северо-Запада.

 Особенностью региона является расположение здесь большинства морских портов европейской части России. По его территории проходит Северный морской путь, развита сеть всех видов транспорта. Протяженность железных дорог составляет 13 тыс. км, автомобильных – 110 тыс. км, внутренних водных путей – 13,5 тыс. км. При этом наибольшая плотность автомобильных и железных дорог в Калининградской области, самая низкая плотность транспортных коммуникаций – в Ненецком автономном округе.

 Регион обслуживают Октябрьская (Ленинградская, Мурманская, Новгородская и Псковская области, Республика Карелия, г. Санкт - Петербург), Северная (Республика Коми, Архангельская и Вологодская области) и Калининградская железные дороги. Перевозки грузов железнодорожным транспортом составляют около 13 % общего грузооборота России. Основная их доля приходится на Октябрьскую железную дорогу, а основными грузами, перевозимыми железнодорожным транспортом, являются уголь, руда, сталь, нефтепродукты, стройматериалы, древесина и удобрения. Четверть объема перевозок грузов осуществляется в международном сообщении со странами Европы, Латвией, Литвой, Эстонией и Белоруссией. Наибольший удельный вес по отправлению важнейших грузов (44%) занимает транспортный узел Санкт-Петербурга. Поэтому особое внимание уделяется взаимодействию Октябрьской железной дороги с морскими портами Санкт-Петербурга и Ленинградской области: около 60 млн. т груза перерабатывается в портовых комплексах и 62 % этого грузопотока перевозится железной дорогой.[ ]

 В регионе находятся крупные морские порты: Санкт-Петербургский, Выборгский, Высоцкий, Приморский, Усть-Лужский, Калининградский, Мурманский и Архангельский. Около 34 % всех грузов, перегружаемых в портах России, приходится на Северо-Западный федеральный округ. При этом наиболее перспективной формой перевозок грузов являются контейнерные перевозки. Параметры стандартного контейнера заложены в основу глобальных складских и транспортно-распределительных технологий. Контейнеризация позволяет ускорить переработку грузов, повысить их сохранность, снизить транспортные издержки.

 Основным портом региона является морской порт Санкт-Петербург. Он перерабатывает наибольшее количество грузов (нефтепродукты, контейнерные грузы, металлы) и является единственным портом на Балтике, способным обрабатывать крупнотоннажные морские суда дедвейтом до 30 тыс. т, имеет развитую транспортную инфраструктуру, связывающую его с общероссийской сетью железнодорожного, автомобильного и речного транспорта. Следующими по значению портами региона выступают Калининградский и Мурманский. Основными перерабатываемыми грузами для Калининградского порта являются уголь, лес, металлы, продовольственные товары, для Мурманского – руда, удобрения, уголь.

 Изношенность основных фондов, сложности развития транспорта как единого комплекса, недостаточная эффективность взаимодействия различных видов транспорта осложняют продвижение грузопотоков по международным транспортным коридорам. Это ослабляет позиции российских перевозчиков на мировом рынке из-за усиления международного соперничества за транзитные грузопотоки и ужесточения требований к экологии и безопасности транспортных средств. [ ]

 Рост внешнеторговых грузопотоков требует применения новых, более эффективных методов организации перевозок. Критерии эффективного управления транспортными процессами при минимальных эксплуатационных расходах определяют базовые принципы их организации. Наиболее показательным примером на железнодорожном транспорте является система организации вагонопотоков.

 В существующих экономических условиях залог успешной работы железных дорог в реальной конкурентной среде – повышение прибыльности ОАО «РЖД» за счет снижения эксплуатационных затрат. Эффективность работы всех участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте напрямую зависит от системы организации вагонопотоков. Поэтому план формирования поездов (ПФП) занимает центральное место в области эксплуатации железных дорог и в целом в организации транспортного производства. [ ]

 В разработанной специалистами кафедры «Управление эксплуатационной работой» ПГУПСа автоматизированной системе расчета плана формирования поездов (АС ПФП) реализована методика применения многокритериальной оценки плана формирования. Сетевой уровень системы находится в опытной эксплуатации с 2003 г., в 2006 г. планируется ее сдача в промышленную эксплуатацию. [ ]

 Однако эффективная организация вагонопотоков на основе плана формирования поездов - это лишь составная часть комплекса мероприятий, целью которого является повышение эффективности работы транспорта. Ведь структура логистического процесса включает в себя информационную и материальную подсистемы. Организацию вагонопотоков и их планирование можно отнести к информационной подсистеме.

 Созданный в 2002 г. на базе вычислительного центра Октябрьской железной дороги Информационно-логистический центр (ИЛЦ) также решает проблемы в информационной подсистеме логистического процесса, касающегося главным образом вопросов организации информационного взаимодействия между железной дорогой и морскими портами Северо-Запада. [ ]

 Для решения задачи информационного взаимодействия силами ИЛЦ совместно с IT-службами портов организован и поддерживается электронный обмен оперативной информацией о состоянии технологических ресурсов дороги и порта между АСУ припортовых станций, АСУ порта и автоматизированной информационной системой (АИС) ИЛЦ. При этом из АСУ порта в АИС ИЛЦ поступают сведения о судах, наличии груза в порту, сменно-суточные планы. Из АСУ станции в АИС ИЛЦ передаются данные о погрузке грузов в адрес порта, дислокации грузов и прибытии их на станцию. Разработанный программный комплекс концентрирует оперативную информацию о железнодорожной и морской составляющих перевозочного процесса в единую базу данных. Полученная информация отображается в виде динамических электронных схем грузовых районов порта, станций и железной дороги. На схемах представляются текущие данные о судах, состоянии причалов, складских емкостях и ситуациях на грузовых фронтах, о дислокации вагонов назначением в морской порт. В настоящее время по данной схеме организовано взаимодействие с морским портом Санкт-Петербург, Балтийским балкерным терминалом, Петербургским нефтяным терминалом, Высоцким морским портом, РПК Высоцк – «Лукойл», Мурманским морским торговым портом. [ ]

Рис. 2 Взаимодействие морского и железнодорожного транспорта

 Вместе с тем Информационно-логистический центр призван решать задачи информационного обеспечения участников транспортного процесса и не может принимать управляющие решения. В связи с этим в сентябре 2005 г. на базе портовой группы диспетчеров ДЦУ Октябрьской железной дороги (ДГП порт) была создана логистическая группа. В настоящее время разрабатывается концепция логистического управления грузопотоками в ОАО «РЖД». Однако создание центра в одном отдельно взятом регионе, например в Северо-Западном, не будет иметь решающего значения. Необходимо выделять вертикально интегрированную логистическую структуру, замкнутую на Департамент управления перевозками ОАО «РЖД», наделенную юридическими правами.

 По нашему мнению, логистические центры следует наделить полномочиями на заключение договоров с клиентами о материальной ответственности за «брошенные» по их вине в пути следования поезда с грузами. Другой функцией логистической структуры должно стать непосредственное регулирование грузопотоков, принятие решений об ограничении погрузки в отдельные адреса и отставлении поездов на промежуточные станции в случае заторов на дорогах. Запреты на погрузку принимаются сегодня Департаментом управления перевозками, однако ситуации не всегда удается оценивать адекватно.

 Создание на Октябрьской железной дороге ИЛЦ и логистической группы было вызвано необходимостью решения проблем продвижения грузопотоков и обеспечения более тесного взаимодействия разных видов транспорта, в частности железнодорожного и морского. В последние годы наблюдается существенный рост внешнеторговых грузопотоков через железнодорожно-водные транспортные узлы Северо-Западного региона. При взаимодействии железнодорожного и морского транспорта возникает множество проблем, которые можно разделить на четыре группы: проблемы передачи грузопотока, информации, схемы размещения портов и станций, пространственное сочетание устройств (Рис. 2). Таким образом, процесс взаимодействия является комплексным понятием, который включает в себя организационные, технологические, технические, правовые и информационные факторы. Какую часть из транспортных проблем региона помогут решить вновь созданные структуры, покажет время.

 Поскольку географическое расположение Северо-Западного региона предполагает участие его транспортных путей в продвижении грузопотоков по трем международным транспортным коридорам, следует учитывать, что в европейских странах 20 % всех товарно-материальных ценностей перевозят в контейнерах. При расширении торгово-экономических связей России со странами Европы и Азии и с учетом возрастающих объемов перевозок грузов в рамках МТК развитие на сети российских железных дорог контейнерных перевозок признано одним из перспективных направлений деятельности железнодорожного транспорта. Чрезвычайно низкий по сравнению с мировыми показателями процент контейнерных перевозок в общем грузообороте не соответствует технологическим и экономическим преимуществам данного вида сообщения. Технология перевозки грузов в контейнерах способна максимально учитывать изменения конъюнктуры, складывающейся на мировых рынках товаров, услуг, цен, регионов сбыта. Перевозки грузов в контейнерах во всем мире получили широкое распространение еще и потому, что они интегрированы в интермодальную систему. Это позволило поднять долю контейнерных перевозок в ряде зарубежных стран от 15 до 40%.

 Статистика роста грузооборота по видам транспорта в России свидетельствует о том, что основная доля международных контейнерных перевозок приходится на морской транспорт. Железная дорога охватывает лишь 9% общего объема перевозок. Наиболее интенсивный рост международных контейнерных перевозок также приходится на долю морских перевозчиков.

Основными причинами невысокого объема международных контейнерных перевозок железными дорогами являются недостатки взаимодействия морского и железнодорожного транспорта. Передача грузов с морского транспорта на железнодорожный сопровождается длительным оформлением факта перевалки, низким (по сравнению с западными показателями) уровнем автоматизации обработки и передачи информации и другими причинами, в том числе и организационного характера.

Рис. 3 Распределение контейнеропотоков по бассейнам

 Доля портов Балтийского бассейна в перевалке контейнеропотока составляет примерно 74 % общего объема работы портов России (рис. 3). Второе место занимает Дальневосточный бассейн. Объемы переработки грузов здесь в 4,5 раза меньше аналогичных в Балтийском бассейне. Объемы контейнерного грузооборота порта Санкт-Петербург превышают соответствующие показатели порта Владивосток в среднем в 7,7 раза, порта Восточный - в 4,7 раза. Доля участия Южного региона составляет 7,1 % общего объема. Однако он занимает лидирующее положение по динамике роста.[ ]

 В Петербургском железнодорожном узле контейнерные перевозки организованы на девяти контейнерных терминалах, расположенных на станциях Санкт-Петербург-Товарный-Витебский, Шушары, Санкт-Петербург-Варшавский, Новый Порт, Автово, Санкт-Петербург-Финляндский, Антропшино, Санкт-Петербург-Балтийский, Санкт-Петербург-Товарный-Московский. Для повышения эффективности работы с контейнерами в узле специалистами кафедры «Управление эксплуатационной работой» Петербургского государственного университета путей сообщения были проведены исследования организации контейнерных поездов, рассмотрена концентрация работы с крупнотоннажными контейнерами на четырех станциях узла: Санкт-Петербург-Товарный-Витебский, Новый Порт, Автово и Шушары. Таким образом, от работы с контейнерами освобождались другие станции узла. Это позволило бы увеличить погрузку прямых контейнерных маршрутов из узла, создать лучшие условия документального и информационного обеспечения контейнерных перевозок, разгрузить городские магистрали от тяжелых автопоездов, которые обращаются между станцией и портом. [ ]

 Целесообразность организации контейнерных поездов обеспечивается ускорением доставки грузов за счет уменьшения числа переработок в пути следования и сокращения длительности перевозок. Транзитные контейнеропотоки в рамках МТК «Север - Юг», «Азия – Россия - Европа» и «Панъевропейского коридора № 9» для Северо-Западного региона представляют собой продвижение контейнеров в центр России, главным образом через Москву и в обратном направлении. Таким образом, становится актуальным вопрос о контейнерных поездах, циркулирующих между двумя крупнейшими транспортными узлами Москвы и Санкт-Петербурга. При этом наиболее эффективным будет движение контейнерных поездов по главному ходу Октябрьской магистрали. Это повысит конкурентоспособность железнодорожного транспорта в сфере прибыльных контейнерных перевозок. В настоящее время большая часть контейнеров между Санкт-Петербургом и Москвой перевозится автотранспортом.

 Руководством ОАО «РЖД» уже отмечалась необходимость логистического управления поездо- и вагонопотоками. С этой целью предлагается разрабатывать план формирования поездов, порядок направления вагонопотоков и план отправительской маршрутизации на основе экономической оценки предлагаемых решений. В связи с этим при разработке графика движения поездов следует учитывать техническое состояния инфраструктуры на основе интеграции с системой организации вагонопотоков и расширенным использованием «твердых» ниток для ритмичного подвода поездов. Важнейшим комплексом работ считается завершение создания информационных систем контроля за транспортировкой грузов на всех этапах технологического процесса, наличием и перемещением погрузочных ресурсов и поэтапный переход от информационных моделей к аналитическим и управляющим. Запланированная на 2006 г. разработка автоматизированной системы планирования и контроля исполнения перевозок грузов на основе сводного заказа позволит по-новому подойти к организации перевозочного процесса и осуществить внедрение оптимизационной технологии взаимодействия сбытового и производственного комплекса ОАО «РЖД». [ ]

2.2 Факторы развития транспортного комплекса СЗФО

В последние годы в РФ принят ряд документов, определяющих государственную политику приморских регионов и морскую политику Российской Федерации - это Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 г., Концепция ФЦП «Мировой океан», Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 г. и концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 г. Указанные документы обозначают приоритеты развития приморских регионов на перспективу и определяют морской потенциал государства, что в итоге предусматривает комплексное социально-экономическое развитие этих территорий.

Транспортному комплексу Северо-Запада принадлежит особое место в интеграции со странами Европейского Союза.

Макрорегион имеет сухопутную границу со странами Евросоюза, а также выход в акваторию Балтийского, Баренцева и Белого морей. Сегодня - это мост между Евросоюзом, Россией и государствами Азии. По территории Северо-Запада проходит ряд международных транспортных коридоров. Вдоль побережья Северного Ледовитого океана - Северный морской путь, развита сеть внутренних водных коммуникаций. Удельный вес Северо-Запада в перевозках грузов различными видами транспорта достигает 40% от общероссийских показателей.

Доля региона в ВВП составляет около 10%. Преобладающей в отраслевой структуре ВРП субъектов Северо-Запада является промышленность, которая в большинстве из них превышает 30%.

Предприятия, расположенные в макрорегионе Северо-Запад формируют около 10% от суммарного внешнеторгового оборота Российской Федерации в денежном выражении.

Около 87% импортного грузопотока (в весовом выражении), следующего в Россию через пограничные переходы Северо-Запада, направляется в адрес предприятий и организаций Санкт-Петербурга, Ленинградской области, Московского региона.

Северо-Запад России играет очень важную роль в обеспечении внешнеэкономических связей со странами - членами Евросоюза.

По данным Северо-Западного таможенного управления, общий объём внешнеторгового товарооборота с этими государствами, прошедший через таможни данного управления в 1-ом полугодии 2008 года, составил около 27,4 млрд. долларов США, из которых почти 16 млрд. долларов США экспорт и, соответственно, 11,4 млрд. долларов США - импорт.

Учитывая роль морского транспорта, на долю которого приходится более половины общего объёма (в 2006 году 53%, 180,4 млн. тонн, в 2007 докризисном году - 190-195 млн. тонн) внешнеторговых грузов, особое внимание уделяется развитию морских портов. По прогнозу Министерства транспорта Российской Федерации, потребность в портовых мощностях для перевозки внешнеторговых грузов России к 2010 году увеличится до 540 млн. тонн, в том числе наливных - до 306 млн. тонн.

При общем грузообороте в 2009 году российских портов в объёме около 480 млн. тонн, доля нефтегрузов составила более 60%. На Балтике 6 российских портов в 2009 году перевалили в общей сложности около 223 млн. тонн различных грузов, из которых нефть и нефтепродукты составили 147,8 млн. тонн (66%).

1. Основными проектами расширения портовой деятельности в регионе Балтийского моря являются следующие.

1.1. Развитие Большого порта Санкт-Петербург. Главное направление связано с восстановлением объемов переработки контейнерных и рефрижераторных грузов, расширением паромного сообщения, повышением роли пассажирской составляющей в работе порта. Ожидается, что к 2015 году порт будет ежегодно обслуживать до 3,5 млн. туристов.

1.2. Развитие портов в Ленинградской области. Развитие портового комплекса в районе города Приморска (грузооборот в 2009 году составил 79,1 млн. тонн) предусматривает увеличение объёмов переваливаемых нефтегрузов. Рассматриваются, также, планы формирования контейнерного терминала.

Предстоит расширение переработки угля и нефтепродуктов, создание терминалов для обработки жидких химических грузов на портовых мощностях полуострова Высоцкий, c учетом роста в 2009 году на 81% (17,3 млн. тонн), рост грузооборота в 2010 году ожидается на уровне 10-12%.

Нарастают темпы формирования многофункционального портового комплекса в Лужской губе Финского залива. Наряду с увеличением грузооборота действующих терминалов (на 53,2 % до 104 млн. тонн в 2009 году) планируется переработка контейнерных, генеральных, химических, лесных, зерновых, нефтяных грузов. Ожидается, что в обозримом будущем мощность порта «Усть-Луга» достигнет 120 млн. тонн в год. Строятся: вторая очередь автомобильно-железнодорожного промышленного комплекса и вторая очередь терминала «Юг-2».

1.3. В Калининграде и Балтийске планируется формирование нового портового района мощностью 10-12 млн. тонн грузов в год. Предполагаемая номенклатура обрабатываемых грузов - контейнерные и генеральные грузы, нефть и нефтепродукты, удобрения, паромные грузы. Планируется увеличение количества обслуживаемых пассажиров - паромы в Польшу, Германию и Россию.

В случае реализации заявленных планов, грузооборот портовых мощностей в Финском заливе Балтийского моря превысит 300 млн. тонн, в том числе более 200 млн. тонн - для наливных грузов.

2. Важнейшими проектами в сфере портовой деятельности на севере являются:

- комплексное развитие Мурманского портового транспортного узла с прогнозным увеличением грузооборота порта до 48 млн. тонн в год (2009 год - 37,4 млн. тонн), в том числе - до 30 млн. тонн нефтегрузов, 15 млн. тонн угля и 3 млн. тонн контейнерных грузов;

- развитие порта в Архангельске, предполагающее строительство нового глубоководного портового района для перевозки углеводородного сырья северных месторождений.

Устойчивая работа портов зависит от развития ближних и дальних железнодорожных, автодорожных и трубопроводных подходов, а также от согласованной работы различных видов транспорта.

Железнодорожный транспорт определяет пропускную способность всего транспортного комплекса макрорегиона. Железнодорожными перевозками в порты Северо-Запада обеспечивается почти половина объема внешнеторговых грузов, проходящих через пограничные пункты. Значительные объемы перевозок связаны с поставками на экспорт нефтегрузов и угля через порты Высоцк и Усть-Луга. В 2009 году объем отправленных грузов Октябрьской железной дорогой составил 88,6 млн. тонн, что на 17,1% меньше, чем в 2008 году.

К числу приоритетных проектов развития железнодорожного транспорта относится завершение работ по организации скоростного движения на направлении Москва - Санкт-Петербург - Выборг - Хельсинки и Москва - Санкт-Петербург.

Внутренние водные пути Северо-Запада России связаны с морскими бассейнами - Балтийским, Северным, Каспийским, Азово-Черноморским. Значительная часть этих путей входит в состав внутренних водных магистралей международного значения.

Главными водными артериями макрорегиона в европейской части России являются Волго-Балтийский водный путь и Беломорско - Балтийский канал.

В связи с увеличением автотранспортных потоков, возрастает потребность в развитии дорожной сети. К числу приоритетов в дорожной отрасли относится:

* развитие подходов к таможенным переходам и портовым комплексам;
* ремонт и новое строительство дорог федерального и регионального значения;
* строительство широтных автодорог в северных регионах СЗФО;
* завершение строительства обходов городов и населённых пунктов на всех основных направлениях автотранспортных потоков.

Важнейшими проектами, имеющими межгосударственное значение, являются проекты, влияющие на параметры международных транспортных коридоров.

Несмотря на то, что плотность железнодорожной сети Северо-Запада России на 54%, а плотность сети автомобильных дорог общего пользования почти на 40% (38,7%) выше средних общероссийских показателей, распределение транспортных коммуникаций в макрорегионе крайне неравномерно. Наиболее высокие показатели плотности автомобильных и железных дорог в Калининградской, Вологодской, Ленинградской, Псковской областях, Республике Карелии. Вместе с тем, в Архангельской и Мурманской областях, Республике Коми эти показатели значительно ниже средних по Российской Федерации. Кроме этого необходимо отметить недостаточность автодорожной сети всего региона в целом, особенно его северных территорий. Остро ощущается недостаток дорог широтного направления.

Напряжённая ситуация складывается на пограничных автомобильных пунктах пропуска. При этом загрузка отдельных пунктов пропуска очень неравномерная.

По данным Северо-Западного межрегионального управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, в 2007 году количество грузов, прошедших через автомобильные пункты пропуска, расположенные в пределах Северо-Запада России, возросло до 17,8 млн. тонн, в том числе, более чем до 3,3 млн. тонн (18,7%) - через Торфяновку, почти до 2,4 млн. тонн (13,3%) - через Брусничное и до 1,5 млн. тонн (8,4%) - через Светогорск.

Основным видом грузов, вывезенных автотранспортом из Северо-Западного региона, на долю которых в 2007-2009 годах пришлось свыше 80% экспорта, является лес и изделия из древесины.

Более половины (62%) импортируемых грузов, ввозимых автотранспортом в Россию через государственную границу в пределах Северо-Запада, следует транзитом в другие регионы России, в основном, в Москву. В то же время почти 90% грузов (89,5%), вывозимых автотранспортом на этом участке границы, это грузы субъектов Северо-Запада Российской Федерации.

Количество автотранспортных средств, наблюдаемых органами транспортного надзора составило в 2007 году на границе с Финляндией - более 1,1 млн. Количество автомобилей в российско-финляндском сообщении возросло за период с 2006 по 2007 годы в 1,4 раза. На это направление в настоящее время приходится около четверти всех внешнеторговых перевозок, осуществляемых автомобильным транспортом.

Уже сегодня ощущается недостаточная пропускная способность пограничных автомобильных пунктов пропуска (АПП). Простои въезжающих в Российскую Федерацию грузовых автомобилей на границе с Финляндией летом 2008 года достигали 68 часов на 1 машину, а в очереди на въезд скапливалось до 800транспортных средств. Самые большие простои зафиксированы в Ивангороде, на границе с Эстонией, где своего рода «антирекорд» в сентябре 2008 года составил 210 часов.

Наряду с недостаточной пропускной способностью указанных пунктов пропуска, имеются организационные и технические проблемы пограничных и таможенных процедур. К их числу, в частности, относятся:

- необустроенность ряда пунктов пропуска;

- отсутствие или недостаточная вместимость на большинстве АПП площадок для стоянки задержанных автомашин;

- недостаточная техническая оснащенность контролирующих органов;

- необходимость многократного прохождения весового контроля транспортного средства, а также невозможность получения непосредственно на пунктах пропуска разрешений на перевозку тяжеловесного или крупногабаритного груза;

- недостаточная координация работы контрольных органов, что отрицательно влияет на эффективность контроля и организацию работы пунктов пропуска, в том числе на принятие совместных мер по увеличению их пропускной способности;

- отсутствие единого информационного банка данных, недостаточное использование логистических систем передачи информации и предварительного информирования о следовании транспортных средств.

Подготовлена к утверждению Концепция таможенного оформления и таможенного контроля товаров в местах, приближенных к государственной границе Российской Федерации. Реализация положений этой Концепции должна содействовать совершенствованию таможенного администрирования.

Таким образом, транспортный комплекс Северо-Запада России, играет важную роль в обеспечении развития сотрудничества Европейского Союза и России. Повышение эффективности транспортных сетей региона, является жизненно важным фактором для обеспечения конкурентоспособности экономики государства, для расширения международной торговли, для формирования современных линий поставки грузов. Решение этой задачи возможно только на основе комплексного подхода, когда наряду с мерами инфраструктурного характера, значительно повышается уровень информационного обеспечения транспортной деятельности, внедряются логистические методы управления транспортными потоками, совершенствуется вся система управления на транспортном комплексе.

 Протяженность автомобильных дорог общего пользования в СЗР составляет 76,4 тыс. км (13% общей протяженности дорог общего пользования РФ), в том числе федеральных дорог — 5209 км (11% общей протяженности федеральных дорог РФ), территориальных дорог — 71 183 км (13% общей протяженности территориальных дорог РФ). Доля федеральных дорог СЗР в общей протяженности дорожной сети региона составляет 7%, доля территориальных дорог — соответственно 7%. Кроме того, на территории СЗР насчитывается около 30 тыс. км ведомственных дорог, которые в основном были построены за счет средств различных министерств и ведомств, промышленных предприятий, колхозов и совхозов. Часть из них в настоящее время выполняет функции дорог общего пользования. [ ]

 За десятилетие 1995–2005 гг. протяженность сети дорог общего пользования СЗР увеличилась на 7%, протяженность дорог с твердым покрытием — на 9%. Прирост протяженности дорог происходил за счет нового строительства и перевода ведомственных дорог в состав сети общего пользования. При этом прирост сети общего пользования, обусловленный переводом в ее состав ведомственных дорог, преобладал над величиной прироста за счет нового строительства более чем в 3 раза. [ ]

 В системе автомобильных дорог СЗР наиболее совершенными в техническом отношении являются федеральные дороги, которые имеют обширный район тяготения и обслуживают широкий спектр транспортных связей — от внутрихозяйственных до международных. Как правило, эти дороги на всем протяжении имеют капитальный тип покрытия, ширина проезжей части и земляного полотна в основном соответствуют II–III категории. Главное функциональное назначение этих дорог — связи субъектов РФ, входящих в состав Северо-Западного региона, между собой, с крупными промышленными центрами соседних регионов и государствами Северной Европы.

Существующая структура федеральных дорог СЗР сформировалась в 60-80-е годы ХХ века, имеет меридиональную направленность и ориентирована, в основном, на Москву и Санкт-Петербург.

 Сложившееся начертание сети федеральных дорог не соответствует растущим потребностям региона. Особенно в неблагоприятных условиях находятся Мурманская, Архангельская области, республики Коми и Карелия, транспортно-экономические связи которых с другими субъектами Северо-Западного и Центрального федеральных округов России осуществляются с большим перепробегом автотранспорта, а у Ненецкого АО вообще отсутствует выход на автодорожную сеть России. Отсутствие широтных магистралей сдерживает развитие внутрирегиональных интеграционных процессов, затрудняет интеграцию СЗР с Уралом и другими регионами России. [ ]

 Территориальные дороги несут меньшую нагрузку по сравнению с федеральными дорогами, их основной задачей является обеспечение автотранспортных связей внутри субъектов РФ. Общая протяженность территориальных автомобильных дорог общего пользования в СЗР составляет 71,2 тыс. км, что почти в 13,7 раз превосходит протяженность федеральных дорог округа. Зоны притяжения к этим дорогам ограничены преимущественно придорожными территориями соответствующих субъектов РФ. Основные территориальные дороги, дополняющие опорную дорожную сеть СЗР, выполняют функции связующих звеньев между федеральными автомагистралями, обслуживают межрайонные и межобластные транспортные связи. Для этой группы дорог характерны более низкие по сравнению с федеральными дорогами технические характеристики и размеры транспортных потоков. Интенсивность движения на них колеблется в пределах 2000–5000 авт./сутки. На ряде дорог, проходящих по территориям Мурманской, Архангельской областей, Республик Карелии, Коми, Ненецкого автономного округа, где довольно низкая плотность населения, интенсивность движения на отдельных дорогах не превышает 500 авт./сутки.

 Структура сети территориальных дорог повторяет общие недостатки сети федеральных дорог: связь соседних районных центров или близко расположенных сельских населенных пунктов часто осуществляется соответственно через областные и районные центры, что приводит к существенным перепробегам автомобильного транспорта. [ ]

 Анализ межсубъектных связей по уровню непрямолинейности, который определяется отношением действительной длины маршрута к длине прямой линии, соединяющей заданные пункты, свидетельствует о том, что кратчайшие расстояния между субъектами РФ в рассматриваемом регионе намного меньше действительного протяжения маршрутов, по которым осуществляются межсубъектные связи. Так, например, автотранспортная связь между Архангельском и Сыктывкаром по существующей сети в 4 раза протяженнее, чем по воздушной линии, между Архангельском и Псковом — в 2 раза и т. д.

В настоящее время около 43% населенных пунктов (преимущественно сельских) не имеет надежной транспортной связи, проходящей по дорогам с твердым покрытием, как с районными центрами, так и между собой (табл. 1). Так, не связаны сетью дорог с твердым покрытием более 4 тыс. населенных пунктов в Псковской области, более 3 тыс. — в Вологодской области, около 2 тыс. — в Архангельской области. [ ]

**Таблица 1.**

Обеспеченность связи населенных пунктов Северо-Западного федерального округа дорогами с твердым покрытием.

 Существующий уровень транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети в значительной степени обусловлен дисбалансом фактически выполненных объемов работ по реконструкции и ремонту и требуемых объемов, устанавливаемых с учетом межремонтных сроков и уровня интенсивности.

 Одним из основных критериев, определяющих степень соответствия технического состояния существующих дорог фактическим размерам интенсивности движения, является величина уровня загрузки дорог движением. Дороги и их участки, на которых уровень загрузки превышает 0,6–0,7 от их возможной пропускной способности, не соответствуют объемам движения транспорта и нуждаются в мероприятиях по их реконструкции и переустройству.

В 90-е гг. изменившаяся геополитическая ситуация в стране и рост автомобилизации оказали влияние на структуру транспортного потока — увеличилась доля легкового транспорта и тяжелых грузовых автомобилей. Так, на федеральных дорогах в настоящее время наблюдается следующая структура транспортного потока:

* грузовые автомобили — 35%;
* легковые автомобили — 61%;
* автобусы — 4%.

 В составе грузового потока преобладают грузовые автомобили грузоподъемностью 5 т, их удельный вес составляет около 40%. Доля автомобилей средней грузоподъемности (5–10 т) колеблется в пределах 30–40% от грузового потока, тяжелых (свыше 10 т) — 20%.

 На территориальных дорогах в структуре транспортного потока возрастает доля грузовых автомобилей (40–50%), легковые автомобили составляют 46–56%, автобусы — около 4%. В структуре грузового потока более 60% приходится на автомобили грузоподъемностью до 5 т, доля тяжелых автомобилей не превышает 10%, удельный вес автомобилей грузоподъемностью 5–10 т составляет не более 35%.[ ]

 Следует отметить, что практически все показатели, характеризующие размеры и структуру транспортных потоков на опорной сети дорог региона, подвержены значительным сезонным колебаниям, особенно на подходах к крупным городам.

 Соответственно, в летний период, когда интенсивность движения превышает среднегодовую суточную на 30–50%, возникают транспортные пробки, снижается скорость движения, повышается аварийность на дорогах.

Показатели средневзвешенной интенсивности движения на опорной сети дорог региона изменяются от 320 до 2250 авт./сутки по субъектам СЗФО. При этом наименьшие значения средневзвешенной интенсивности характерны для Ненецкого автономного округа — 320 авт./сутки, что определяется его изолированностью, удаленностью и слабо развитой транспортной сетью.

 Большинство расположенных на территории СЗР субъектов РФ имеют приблизительно одинаковый уровень значений средневзвешенной интенсивности движения, варьирующийся в пределах от 1351 до 1689 авт./сутки. Наибольшие показатели средневзвешенной интенсивности на опорной сети отмечены на территории Ленинградской области — 2250 авт./сутки, которая характеризуется достаточно высоким уровнем обеспеченности автомобильными дорогами.

 Территориальная дифференциация показателей средневзвешенной интенсивности движения по федеральной сети дорог СЗР позволяет выделить четыре группы субъектов РФ, характеризующихся разным диапазоном значений: 1 группа — менее 2000 авт./сутки, 2 группа — от 2000 до 3000 авт./сутки, 3 группа — от 3000 до 5000 авт./сутки и 4 группа — свыше 5000 авт./сутки. [ ]

 В первую группу входят Ненецкий автономный округ, Архангельская область и Республики Коми и Карелия. Вторая группа объединяет 2 субъекта — Псковскую и Мурманскую области. К третьей группе относятся Калининградская, Вологодская и Ленинградская области, характеризующиеся близким уровнем обеспеченности территории автомобильными дорогами. Четвертую группу составляет одна Новгородская область, где средневзвешенная интенсивность на федеральных дорогах (автодорогах «Россия» и Новгород — Псков) составляет 6200 авт./сут.

 Наиболее загруженными движением являются федеральные дороги «Россия», «Скандинавия» и Санкт-Петербург-Псков, особенно на подходах к Санкт–Петербургу. [ ]

 Рост автомобилизации и повышение деловой активности населения, как в России, так и в СЗР в последние годы привели к увеличению интенсивности движения на дорогах, ухудшению дорожных условий и, как следствие, повышенной аварийности на автомагистралях.

**Глава 3. Совершенствование механизма государственного регулирования транспортного комплекса региона**

* 1. Разработка принципов и направлений совершенствования государственного регулирования транспортной системы

 В условиях формирования новой модели развития мировой экономики транспорт является инструментом реализации национальных интересов России, обеспечения достойного места страны в мировой хозяйственной системе. Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового обмена требуют новых подходов к развитию транспорта, поиску новых технологий и рациональных путей освоения перевозок пассажиров и грузов. В настоящее время следует признать, что транспортная инфраструктура в России и особенно в ее восточных регионах развита недостаточно.

 Россия отстает от США по длине железнодорожных магистралей в 2,3 раза. Если же рассматривать плотность железных дорог на 1000 квадратных километров территории, то по этому показателю Россия занимает 12 место. Аналогичное положение с сетью автомобильных дорог. По плотности автомобильных дорог на 1000 квадратных километров территории Россия значительно уступает зарубежным странам. Не завершено формирование опорной сети на Северо-Западе страны, на Севере, в Сибири и на Дальнем Востоке. Таким образом, очевидно, что Россия, для того, что бы стать одним из мировых лидеров в транспортной системе нуждается в развитии транспортной сети. Особенно остро этот вопрос стоит для восточных регионов России – от Урала до Дальнего Востока.

 Если обратиться к морскому транспорту, то и здесь существует ряд проблем. Во-первых, старение судов и недостаточное обновление российского флота. Во-вторых, переход части судов (как правило, наиболее современных и оснащенных) под флаги других государств. В-третьих, необходимость в модернизации российских портов.

 С распадом СССР Россия потеряла значительную часть наиболее крупных и оснащенных портов на Балтийском и Черном морях, в этой связи остро встает задача развития портов на Черном море и особенно на Балтике. Данная задача является не только транспортной, но и политической. В настоящее время идет процесс создания условий для переориентации российских грузов с портов стран Балтии (Латвии, Литвы и Эстонии) на российские порты Санкт-Петербурга, Ленинградской области и Калининградской области, часть их комплексов уже в ведена в эксплуатацию, - в Ленинградской области – Усть-Луга и Приморск, в Калининградской - Балтийск. Необходимо отметить, что развитие Калининградской области как крупного транспортного центра имеет важное геополитическое значение, создавая условия и механизмы консолидированного развития анклавной территории в рамках единого федеративного государства. [ ]

 Идет активное развитие портов на Дальнем Востоке – Находка, Владивосток, порт Восточный и другие, на Черном море – Новороссийск, Туапсе и другие. Однако при развитии портов нужно помнить о комплексном подходе, то есть развивать не только портовую структуру, но и железнодорожные и автомобильные подходы. Но и этого мало. Недостаточно, если грузы будут быстро и качественно перерабатываться портами, нужно, что бы они в соответствии с установленными сроками доставлялись получателям (или проходили транзитом), а это значит нужно развивать железнодорожную и автомобильную сеть в целом по стране. То есть работа портов напрямую зависит от работы железнодорожного и автомобильного транспорта.

Автомобильный транспорт - ключевой элемент транспортной системы страны. В настоящее время автомобильный транспорт выполняет более 50% объемов перевозок грузов и пассажиров страны, являясь, по сути, «главным перевозчиком» страны. [ ]

 Мировая тенденция глобализации экономических связей и усложнение спроса на транспортные услуги привели к росту объемов транспортно-экспедиционных услуг, в развитии которых автомобильному транспорту принадлежит особая роль. Однако, несмотря на благоприятные изменения, в деятельности автомобильного транспорта существует ряд серьезных проблем, которые, как показывает опыт зарубежных стран, будут усугубляться по мере экономического роста. Эти дисбалансы являются не просто причиной неудобств, они не приемлемы для растущего общественного сознания, противоречат концепции устойчивого развития. Это привело к тому, что в странах Западной Европы меняются приоритеты в пользу более экологически благоприятных, чем автомобильный, видов транспорта: железнодорожного и внутреннего водного.

 Авиационный и внутренний водный виды транспорта столкнулись с проблемой обновления парка транспортных средств. Для авиации ситуация усугубляется запретом ряда стран на использование отечественных самолетов, не удовлетворяющих условиям по уровню шума. Роль этого вида транспорта в пассажирских перевозках значительна, что объясняется большими расстояниями и недостаточной развитостью инфраструктуры, особенно в восточных районах страны. Для внутреннего водного транспорта, доля которого в общем объеме перевозок довольно незначительна по сравнению, например, с США, площадь которой сравнима с Россией, важнейшей задачей является создание современного флота и реконструкция ряда ключевых объектов на внутренних водных путях России. [ ]

 Доля трубопроводного транспорта в транспортной системе России значительна, что объясняется большим экспортным потенциалом нефте – и газодобывающей отрасли. Грузооборот трубопроводного транспорта в России превышает аналогичный показатель США более, чем в 2 раза.

 Несмотря на имеющиеся проблемы в развитии отдельных видов транспорта, выгодное геополитическое положение позволяет Российской Федерации претендовать на одно из ведущих мест в транспортной инфраструктуре мира, играть важную роль в мировой экономической системе и на международной политической арене в качестве транспортного моста между Европой, Азией и Америкой (по направлениям Запад – Восток, Север – Юг).

 Стратегическим интересам России отвечает формирование системы международных транспортных коридоров и реализация ее транзитного потенциала.

 В последние годы в сфере законодательного обеспечения этой сферы произошли существенные изменения, направленные на повышение экономической эффективности ее деятельности.

 В результате реформирования федеральных органов исполнительной власти, осуществленной в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 09.03.2004 г. №314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти», произошло слияние трех таких важных федеральных министерств, как Министерство транспорта, Министерство путей сообщения и Министерство связи в одно общее Министерство транспорта и связи России, которое положило начало проведению, одной из самых сложных и ответственных реформ в экономике страны. Главный выигрыш должен быть получен от улучшения взаимодействия на стыках различных видов транспорта, в первую очередь в местах перевалки грузов из вагонов в трюмы судов, на автомобили и т.д.

 Главными нормативными документами, доработкой которых в 2004 году занималась, в основном, исполнительная ветвь власти - это «Стратегия развития транспорта в РФ до 2020 г.» и федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России». Одобренная Государственным Советом и Правительством Российской Федерации Транспортная стратегия, доработана с учетом послания Президента, концепции реформирования бюджетного процесса и проведенной административной реформы. Это основополагающие программные документы, определяющие приоритетные направления развития транспортного комплекса страны на долгосрочную перспективу.

 В соответствии с этим в новой редакции Транспортной стратегии определены долгосрочные приоритеты государственной транспортной политики Российской Федерации, приоритетные задачи институциональных реформ на транспорте, реализации принципов государственно-частного партнерства, а также основные цели и целевые показатели развития транспортного комплекса на период до 2020 года. В свою очередь, положения Транспортной стратегии должны стать основой для разработки и корректировки, федерального законодательства, федеральных целевых программ, как на самом транспорте, так и в смежных с ним отраслях экономики.

 Реализация транспортной стратегии Российской Федерации позволит достичь к 2020 году следующих основных результатов:

* будет завершено создание единой опорной транспортной сети без разрывов и «узких мест»;
* подвижность населения вырастет на 50%;
* большинство населенных пунктов будет иметь круглогодичный доступ к основным наземным транспортным коммуникациям;
* восемь из десяти российских семей смогут активно пользоваться автомобилем;
* значительно повысятся комфортность и качество сервиса пассажирского транспорта;
* доля отечественных портов в обслуживании внешнеторговых грузопотоков возрастет с нынешних 75 до 85%;
* грузоемкость ВВП снизится на 8-10%;
* скорость грузового сообщения увеличится на 15-20%, а на основных международных транспортных коридорах - на 20-30%;
* доля тоннажа отечественного торгового флота, зарегистрированного в национальных реестрах, вырастет с 35 до 50%;
* транзитные перевозки через территорию России достигнут 60-70 млн. тонн в год;
* показатель числа погибших на 1000 автомобилей снизится на 50% .

 Одним из важных направлений деятельности по реализации Транспортной стратегии России является выстраивание качественно нового формата сотрудничества между государством и бизнесом, основанного на прозрачности и открытости отношений, балансе общественных и коммерческих интересов. Совершенствование механизмов финансирования проектов в области развития транспортной инфраструктуры предполагает повышение эффективности использования бюджетных средств и развитие практики привлечения средств частных инвесторов. Основным инструментом соединения частных и государственных ресурсов при реализации инфраструктурных проектов является институт государственно-частного партнерства (ГЧП). Основной сферой применения схемы ГЧП в России может стать строительство платных автомобильных дорог, развитие городского пассажирского транспорта, строительство морских терминальных комплексов, реконструкция аэропортовых комплексов, железнодорожное строительство в районах освоения новых месторождений.

 2004 год стал ключевым для реализации мероприятий второго этапа “Программы структурной реформы железнодорожного транспорта”, основными целями которого являются обеспечение устойчивого развития и повышение уровня конкуренции в отрасли. Правовое обеспечение деятельности железнодорожного транспорта приведено в соответствие с основными принципами федеральных законов, принятых в 2003 году: «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», «О внесении изменения и дополнения в Федеральный закон «О естественных монополиях», «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта».

 Правительством Российской Федерации в развитие вышеназванных законов приняты постановления «Об утверждении Правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования», «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» и др.

 Указанные правила регламентируют взаимодействие перевозчиков и владельцев инфраструктуры при оказании услуг, а также при распределении пропускной способности инфраструктуры.

 Правительством Российской Федерации принято также постановление о создании ОАО «РЖД», крупнейшей транспортной компании, приступившей к хозяйственной деятельности с 1 октября 2003 г. Сегодня реформа железнодорожного транспорта признана одной из самых успешно развивающихся реформ в экономической сфере. В результате реализации программы структурной реформы железнодорожного транспорта обеспечен прорыв в области пассажирских перевозок, - после многолетнего спада пассажирооборот в 2004 г. возрос на 3,7%. Уже в первый год работы компании улучшено качество грузовых перевозок: скорость доставки грузов возросла на 6%, доля отправок грузов, доставляемых точно в срок, превышает 90%. [ ]

 Однако на данный момент имеется некоторое отставание от сроков реализации второго этапа реформы по ряду мероприятий. Осталось множество пробелов в нормативно-правовой базе.

Прежде всего, необходимо как можно скорее создавать условия для конкурентной среды на железнодорожном транспорте. С этой целью необходимо принятие законов о недискриминационном доступе к инфраструктуре железнодорожного транспорта, о развитии конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок, об основах правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками. Эта нормативная база будет способствовать созданию конкурентной среды для перевозчиков и условий равнодоступности к услугам естественно-монопольного сектора железнодорожного транспорта и является определяющей в создании условий взаимодействия между перевозчиками и владельцами инфраструктур.

 Нерешенными остались вопросы определения механизмов финансовой поддержки пассажирских перевозок и введение раздельной отчетности по видам деятельности.

 Основной проблемой реализации реформы является унификация железнодорожных тарифов. Назрела проблема дерегулирования тарифов, так как сохранение жесткого государственного регулирования в уже сложившихся конкурентных сегментах рынка ограничивает адаптацию РЖД к рыночным условиям и ставит ее в невыгодное положение по сравнению с другими перевозчиками. На пассажирских железнодорожных перевозках должен осуществляться постепенный переход к свободным тарифам, начиная с более дорогих категорий услуг, по мере сокращения внутреннего перекрестного субсидирования на железнодорожном транспорте.

 На грузовых железнодорожных перевозках необходима разработка методов комплексного регулирования тарифов с учетом ставок в морских портах для основных грузопотоков экспортных грузов. Сокращение сферы регулирования тарифов на грузовые перевозки будет возможно по мере развития конкуренции на отдельных видах перевозок

 Необходима также нормативная база, обеспечивающая государственную поддержку лизинга пассажирского подвижного состава и развитие железнодорожного машиностроения.

 Не в достаточной степени решенными в правовом отношении проблемами остаются вопросы финансирования инвестиционной деятельности на транспорте. Прежде всего, речь идет о создании устойчивой доходной базы для предприятий дорожного комплекса, что является неотъемлемым условием их постепенного перехода к системе рыночных отношений. Задачей исключительной важности и актуальности для транспортной отрасли является принятие рамочного закона «О концессионных соглашениях», на практике реализующего принципы ГЧП. Данный закон обсуждается с середины 90-х годов. Однако до сих пор каких-то заметных продвижений с его рассмотрением в Федеральном Собрании пока нет, и сегодня Россия, по-прежнему, входит в число немногих стран мира, в которых отсутствует концессионное законодательство. Между тем, концессия - это общепринятая мировая практика, представляющая понятные и прозрачные «правила игры» для большинства потенциальных зарубежных инвесторов. И сегодня из-за отсутствия этих “правил” страна не дополучает миллиарды, если не десятки миллиардов долларов прямых иностранных инвестиций.

 Необходимо отметить, что в развитие послания Президента уже разработан проект федерального закона «О платных автодорогах», формирующий базу для развития концессионных отношений в дорожной отрасли. Насущной необходимостью остается разработка аналогичного законопроекта, регулирующего концессии на железнодорожном транспорте. Решению рассматриваемой задачи должно способствовать принятие федерального закона о морских портах, а также внесение необходимых поправок в другие законодательные акты Российской Федерации.

 Для успешной реализации проектов государственно-частного партнерства в области развития транспортной инфраструктуры необходимо предусмотреть возможность введения особых режимов налогового регулирования. В частности, при участии инвестора в реализации особо капиталоемких и долго окупаемых проектов, целесообразно предоставление льгот по налогу на прибыль, налогам на землю и имущество.

 Созданию условий инвестиционной привлекательности могло бы способствовать выстраивание более гибкой схемы налогового регулирования и в сфере землепользования придорожными территориями.

 Известно, что новая дорога увеличивает стоимость земель и имущества, генерирует мощные потоки потребительского спроса, формирует условия для развития высокодоходных видов бизнеса. Однако сейчас у нас сложилась ситуация, когда дорогу строят одни, а все эффекты от ее создания получают другие. В этой связи целесообразно подготовить пакет поправок к налоговому и земельному кодексу, предусматривающих создание дифференцированного механизма взимания платы за земельные участки в зависимости от близости пролегания автомобильных дорог, их категории, качества, наличия придорожной инфраструктуры. Создание дополнительной базы налоговых поступлений могло бы стать основой для высвобождения значительных объемов бюджетных ресурсов и целевого использования этих средств для финансирования развития дорожной отрасли.

 Огромную проблему для развития транспортной инфраструктуры представляет неурегулированность земельных отношений, прежде всего - это касается механизма резервирования и изъятия земель. Для установления единого порядка резервирования земель под строительство объектов транспортной инфраструктуры, в том числе новых автомобильных дорог, необходима разработка специального федерального закона о резервировании земель в целях строительства и реконструкции объектов автомобильного, водного, железнодорожного, воздушного и иных видов транспорта в РФ, а также закона о порядке перевода земель из одной категории в другую.

 Одной из главных задач транспортного комплекса России является создание безопасных условий и повышение качества жизни. В этой связи особенно актуальной является разработка Концепции транспортной безопасности и соответствующих предложений в реализуемые и проектируемые федеральные целевые программы. Реализация Концепции транспортной безопасности, в свою очередь, должна базироваться на специализированной правовой базе. Поэтому требуется скорейшее принятие проекта федерального закона «О транспортной безопасности», а также соответствующих поправок в законопроектах «О борьбе с терроризмом», «О безопасности» и других законодательных актах. Необходимо также разработать эффективные правовые механизмы взаимодействия подразделений транспортной безопасности с правоохранительными органами, ведомственной охраной и другими субъектами этой деятельности.

 Особое важное значение имеют вопросы развития трубопроводного транспорта, способствующего решению задач диверсификации поставок нашей нефти, расширению пропускной способности трубопроводной системы, развитию газораспределительной сети внутри нашей страны, включая расширение системы на восток России. Однако, до сих пор вопросы строительства трубопроводного транспорта, как на законодательном, так и на подзаконном уровне не урегулированы, что не способствует реализации общегосударственных задач. Этому будет способствовать скорейшее принятие федерального закона «О магистральном трубопроводном транспорте», который в настоящее время находится в процессе второго чтения в Государственной Думе. Принятие закона позволит установить основы правового положения субъектов трубопроводного транспорта, правовые, экономические и организационные режимы отношений в области транспортировки нефти и газа и эксплуатации трубопроводов.

 Основными задачами в сфере совершенствования нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования развития транспортной системы, обеспечивающих достижение целей Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года являются:

повышение инвестиционной привлекательности транспортной отрасли, включая совершенствование нормативно-правовой базы и введение методов государственного регулирования, направленных на повышение инвестиционной привлекательности отрасли, а также совершенствование экономических и финансовых механизмов, включая государственно-частное партнерство, направленных на повышение инвестиционной привлекательности отрасли;

формирование нормативно-правовой базы конкурентного рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования развития рынка транспортных услуг, разработку нормативно-правового механизма, обеспечивающего выполнение контрактных обязательств по объему и качеству транспортных услуг, разработку и совершенствование методов и механизмов государственного регулирования и мотивации развития структур транспортной деятельности в целях обеспечения качества транспортных услуг, в том числе мотивирование создания и развития национальных и интернациональных транспортных компаний, способных обеспечить инновационное развитие и повышение качества и конкурентоспособности транспортных услуг, создание нормативной базы, регулирующей коммерческий допуск к транспортной деятельности в области грузовых перевозок, а также содействие развитию малого и среднего предпринимательства в транспортном комплексе;

государственное регулирование уровня удельных транспортных издержек в цене продукции, 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;

внутрироссийская и международная гармонизация нормативно-правового обеспечения транспортной системы;

формирование нормативно-правовой базы и методов государственного регулирования, направленных на обеспечение:

гарантированного уровня доступности и качества транспортных услуг для населения, включая разработку и внедрение минимальных социальных транспортных стандартов в отношении возможности перемещения населения по территории страны (модель коммуникаций всех видов пассажирского транспорта, соответствующий подвижной состав, покупательская способность, ценовая доступность, стандарт по периодичности транспортного обслуживания для каждого населенного пункта), а также разработку нормативной базы, регулирующей коммерческий допуск к транспортной деятельности в области пассажирских перевозок;

интеграции России в мировое транспортное пространство и реализации транзитного потенциала страны, включая разработку методов нормативно-правового регулирования, обеспечивающих содействие увеличению доли участия российских транспортных организаций в экспортно-импортных перевозках российских грузов, а также в перевозках грузов между третьими странами, интеграцию в мировую систему нормативного обеспечения транспортной деятельности, стандартов и технических регламентов, а также совершенствование нормативно-правовой базы, направленной на расширение участия России в системе международных соглашений и конвенций в области транспорта;

безопасности и устойчивости транспортной системы, включая совершенствование нормативно-правовой базы, направленной на обеспечение безопасности в транспортной отрасли и развитие транспортной системы с учетом требований по обеспечению военной безопасности Российской Федерации, а также 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.

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 Транспортной стратегии до 2020 года и государственной политики в области имущественных отношений.

 Основными направлениями совершенствования управления государственной собственностью на транспорте являются:

 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);

 совершенствование законодательства РФ, регулирующего вопросы долевой собственности на имущество транспортной

отрасли;

 совершенствование законодательства РФ, регулирующего вопросы инвестиционной деятельности на транспорте;

 совершенствование форм и способов передачи государственного имущества в пользование юридическим и физическим лицам;

 совершенствование норм законодательства РФ в целях недопущения несостоятельности системообразующих организаций транспортной отрасли;

 проведение приватизации имущества транспортной отрасли с учетом целей и задач Транспортной стратегии;

 внедрение современных информационных технологий для решения задач учета федерального имущества и показателей эффективности его использования;

 совершенствование системы профессиональной подготовки и

квалификации руководителей государственных унитарных предприятий и государственных учреждений;

 совершенствование порядка взаимодействия органов власти в области

управления государственным имуществом.

 Государственное регулирование развития и функционирования транспортной системы России должно обеспечивать достижение целей Транспортной стратегии.

 Государственному регулированию подлежат:

* развитие и техническое совершенствование федеральной и региональной транспортной инфраструктуры;
* институциональные преобразования на транспорте;
* вопросы технологической, транспортной и экологической
* безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
* формирование и функционирование рынка транспортных услуг;
* обеспечение мобилизационной готовности транспорта;
* международная деятельность транспортных предприятий и структур;
* социальная сфера и трудовые отношения на транспорте.

 Государственное регулирование транспортных услуг должно быть направлено на формирование и поддержание конкурентных преимуществ транспортных организаций России 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.

 В сфере железнодорожного транспорта для реализации Транспортной стратегии предусматривается:

* разработка долгосрочных целевых программ с определением сроков и источников финансирования мероприятий по развитию железнодорожного
* транспорта;
* реализация механизма государственного участия в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта в Российской Федерации до
* 2020 года;
* совершенствование системы государственного регулирования железнодорожной отрасли и цен (тарифов) на регулируемые виды продукции и услуг, дерегулирование конкурентных секторов с учетом степени развития конкуренции с целью защиты интересов потребителей транспортных услуг, повышения эффективности отрасли и создания условий для опережающего инвестиционного развития железнодорожного транспорта;
* реализация Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте и целевой модели рынка железнодорожных транспортных услуг на третьем этапе структурной реформы, включая создание условий для развития конкуренции в сфере железнодорожных транспортных услуг и роста частных инвестиций в железнодорожную отрасль;
* обеспечение правового, информационного и технического взаимодействия железнодорожных систем Российской Федерации и других государств с учетом перспектив присоединения России к Всемирной торговой организации, необходимости интеграции железнодорожного транспорта Российской Федерации в систему международных перевозок и максимально эффективного использования в этих целях его транзитного потенциала; определение органа (органов) государственной власти, к компетенции которого (которых) относятся функции по руководству мобилизационной подготовкой и гражданской обороной на железнодорожном
* транспорте, возложению обязанностей по осуществлению отдельных перевозок железнодорожным транспортом и использованию подвижного состава на конкретных владельцев инфраструктур, перевозчиков и операторов в случаях возникновения угрозы в отношении социально-экономической стабильности, обороноспособности, безопасности государства и в иных предусмотренных законодательством Российской Федерации случаях;
* снятие ограничений гражданско-правового оборота имущества железнодорожного транспорта, не задействованного в обеспечении обороноспособности и мобилизационной подготовке и предполагаемого к вовлечению в оборот в конкурентных сегментах рынка;
* разработка комплекса мероприятий, направленных на обеспечение требуемого уровня безопасности объектов железнодорожного транспорта России;
* разработка механизма осуществления социально значимых, воинских и специальных перевозок в мирное время и особые периоды, выполнения мобилизационных планов, содержания мобилизационного резерва, проведения мероприятий по мобилизационной подготовке на железнодорожном транспорте и повышению ответственности участников рынка железнодорожных транспортных услуг за невыполнение требований мобилизационных и оборонных задач;
* разработка корпоративных стратегий развития организаций железнодорожного транспорта в соответствии с Транспортной стратегией.

 В рамках реализации Транспортной стратегии должно быть предусмотрено возможное изменение макроэкономических показателей социально-экономического развития Российской Федерации.

 Для формирования четких приоритетов строительства железнодорожных линий и исключения неэффективных решений в рамках подготовки конкретных инвестиционных программ и проектов необходимо обеспечить проведение финансово-экономического и социального анализа.

Конкретный механизм привлечения средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации должен реализовываться в соответствии с законодательством Российской Федерации.

 В список первоочередных нормативных правовых актов, подлежащих разработке и принятию в ближайшее время необходимо также включить:

* Федеральный закон «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках».
* Федеральный закон «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «О финансовой аренде (лизинге)».
* Федеральный закон «О Российском международном реестре судов».
* Федеральный закон «О морских портах».
* Устав автомобильного Транспорта.
* Федеральный закон «Об основах автотранспортной деятельности».
* Федеральный закон «Аэропорты России».

 В настоящее время, по мнению автора, остро стоит необходимость разработки «Транспортного кодекса РФ».

 В настоящее время регулирование правоотношений в сфере транспорта осуществляется через конгломерат принятых в разное время многочисленных нормативных актов: транспортных кодексов, уставов, отдельных федеральных законов, подзаконных актов. Каждый из них регулирует свой достаточно узкий круг вопросов, касающихся, например, морского судоходства или деятельности морских портов.

 Назрела необходимость систематизировать все нормы, регулирующие правоотношения в сфере транспорта, устранить правовые коллизии, сформировать одинаковые и прозрачные правила игры, сохранив, конечно, специфику каждой отрасли транспорта.

 Кодификация позволит обеспечить развитие транспортной отрасли, реализовать цели Транспортной стратегии России.

 Необходимо придать единообразие правовому статусу всех объектов транспортной инфраструктуры, обеспечив единые правила взаимодействия государства и бизнеса по развитию транспортной системы. Необходимо унифицировать документооборот по всем видам транспорта, создав условия для развития мультимодальных и интермодальных перевозок. Одна из ключевых целей – минимизировать объем бумажной работы всех, кто связан с транспортом. Неизменными должны остаться приоритеты по обеспечению транспортной безопасности, ответственность перевозчиков перед пассажирами и грузовладельцами, международные обязательства России в сфере транспорта.

 Так, например, морскому порту и подъездным железнодорожным путям к нему, автодорогам и иным инфраструктурным объектам, обеспечивающим работу порта и его связь с национальной транспортной системой, нужен единый оператор. Тогда он может точно рассчитать, как обеспечить оптимальное соотношение мощности портовых терминалов, с одной стороны, и пропускной способности железной и автодороги – с другой, оптимизировать логистику. Кроме того, упорядочение документооборота, например переход на единую электронную транспортную накладную, позволит существенно ускорить оформление груза в пунктах пропуска, сортировку, перегрузку и т.п. Понятно, что если российские порты повысят свою пропускную способность, транспортные потоки, ориентированные сейчас на прибалтийские и финские порты, перераспределятся в сторону России.

 По линии отдельных видов транспорта совершенствование законодательства продолжается не один год. В частности, все еще продолжается формирование нормативной правовой базы Закона о морских портах в РФ – внесение изменений в Закон о железнодорожном транспорте, в Устав РЖД и т.д., но до согласованности далеко, каждая отрасль лоббирует свои интересы.

Между тем, международные обязательства России нерушимы. По нашему мнению, они могут быть имплементированы в Транспортный кодекс. Следует учесть, что систематизация транспортного права идет и на международном уровне, так что противоречий между международными нормами и российским национальным законодательством не должно быть.

3.2. Разработка рекомендаций по формированию программы развития транспортного комплекса региона

 В настоящее время используется только 5–7% транзитного потенциала РФ. Это обусловлено диспропорциями в развитии различных видов транспорта, несбалансированностью и неэффективностью транспортно-технологической инфраструктуры, отсутствием современной сети логистических центров, низким уровнем использования прогрессивных транспортных технологий, в частности контейнерных, несоответствием уровня качества транспортного обслуживания международным требованиям.

 Транзитный потенциал СЗР также используется далеко не полностью, что не позволяет региону реализовать свои конкурентные преимущества. Главная причина этого — несоответствие транспортной инфраструктуры потребностям внешней торговли и условиям мирового рынка транспортных услуг. В то же время о значении магистралей СЗР в обслуживании международных транспортных связей свидетельствует «Европейское соглашение о международных автомагистралях» от 15 ноября 1975 г., согласно которому ряд дорог федерального значения включен в состав Европейской сети автомобильных магистралей. [ ]

 В настоящее время на территории СЗР реально формируется лишь Девятый транспортный коридор, который в пределах России проходит по наиболее развитым в экономическом отношении и заселенным районам с достаточно сформированной транспортной сетью и обеспечивает перевозками территорию площадью приблизительно 1 млн. км² с населением около 60 млн. чел. Однако «сфера обслуживания» этого коридора могла бы стать значительно обширнее при соответствующем развитии транспортно-логистических систем Северо-Западного, Центрального, Поволжского и Южного регионов, создании на их территориях условий для осуществления мультимодальных перевозок. В первую очередь это относится к СЗР, наименее освоенному в транспортном отношении региону из числа перечисленных. [ ]

 Развитие мультимодальных перевозок осуществляется, как известно, по различным схемам, обусловленным комбинациями разных видов транспорта. В подавляющем большинстве в них участвует автомобильный транспорт, выполняющий, в зависимости от конкретных условий, либо магистральные, либо распределительные, либо те и другие перевозки.

 Автомобильный транспорт, благодаря своей способности осуществлять в оперативном режиме перевозки различных по объемам партий грузов «от двери до двери», и в силу этого более других видов транспорта соответствовать требованиям современной экономики, в последние годы выходит в транспортном комплексе на лидирующие позиции. Поэтому состояние дорожной сети становится фактором, определяющим перспективы регионального развития в рыночных условиях. Особо важную роль этот фактор играет в процессах формирования местных рынков и включения их в общероссийский и мирохозяйственный рынки. Следует также отметить и значение дорожного фактора в социально-экономическом развитии приграничных регионов, к которым относится половина из расположенных на территории СЗР субъектов РФ.

 В экономике региона среди всех видов транспорта наибольший удельный вес в объемах перевозок приходится на автомобильный транспорт — около 60%. Автотранспорт обеспечивает внутрирегиональные и межрегиональные связи, осуществляет масштабные перевозки грузов за пределы страны. В перспективе роль автотранспорта в обеспечении внешних и внутренних связей региона будет увеличиваться, что приведет к перераспределению транспортных потоков и увеличению нагрузки на дорожную сеть региона.

 Задача развития и модернизации дорожной сети стоит перед всеми регионами РФ, но в каждом из них она имеет свою специфику. На развитие дорожной сети существенное влияние оказывают и процессы урбанизации, формирования агломераций и групповых систем расселения вокруг городов в связи с активизацией индивидуального жилищного строительства и созданием многочисленных садово-дачных поселков. Развитие рекреационной деятельности, включая туризм, также потребует соответствующего пространственного расширения дорожной сети. Следует отметить, что СЗР занимает лидирующие положение в стране по динамике развития туристской индустрии. От развития транспортной инфраструктуры во многом зависит создание современного высокоэффективного и конкурентоспособного рынка туристических услуг Северо-Запада. [ ]

 Транспортный фактор играет все большую роль в экономическом развитии СЗР. Приоритетное развитие в регионе получили именно те отрасли хозяйства, которые в наибольшей степени ориентированы на обслуживание автомобильным транспортом: пищевая, лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная, химическая, машиностроение и металлообработка, производство строительных материалов, сельское хозяйство, сфера услуг, включая туризм. Доля автотранспорта в обеспечении грузовых перевозок сырья, материалов и готовой продукции перечисленных отраслей составляет в различных субъектах РФ, расположенных в пределах СЗР, от 40% до 100%. При этом, однако, недостаточное развитие дорожной сети во многом ограничивает возможности развития северных территорий СЗР, освоения новых месторождений, формирования новых и реконструкции существующих территориально-производственных и аграрно-промышленных комплексов. Без развития сети автомобильных дорог невозможны дальнейшее освоение богатейших природных ресурсов СЗР, прогрессивные структурные преобразования в его экономике, увеличение роли отраслей обрабатывающей промышленности. Предполагается, что объем перевозок грузов автотранспортом в СЗР возрастет к 2025 г. в 2 раза и составит около 750 млн. тонн, объем перевозок пассажиров на автобусном транспорте — в 1,5 раза и достигнет 146 млн. человек. К 2025 году численность легковых автомобилей в личной собственности граждан в целом по округу вырастет в 2,2 раза, а уровень автомобилизации — в 2,6 раза по сравнению с 2001 г. и составит 380 авт./1000 человек (Основные направления стратегии социально-экономического развития СЗФО). Надо полагать, что кризисные явления в нашей и мировой экономике будут не слишком продолжительными и рост объемов автомобильных перевозок и уровня автомобилизации будет в основном соответствовать прогнозируемым показателям.

 Еще раз отметим, что геополитическое и социально-экономическое значение Северо-Западного федерального округа для страны очень велико. Транспорт округа играет важнейшую роль в обеспечении экспортно-импортных связей России и международного транзита. По его территории проходят маршруты евроазиатских транспортных коридоров «Север – Юг» и «Транссиб», панъевропейских коридоров №1 и 9. Здесь начинается трасса Северного морского пути, который не только обеспечивает жизнедеятельность российской Арктики, но становится все более значимой экспортной магистралью.

 На Северо-Западе России сосредоточены крупнейшие порты, через которые ежегодно проходит более 80 млн. тонн грузов. Уже сейчас северо-западный бассейн обеспечивает свыше 40% морской внешней торговли России, а в перспективе это направление станет главным в решении задачи выхода России на новые мировые рынки.

 На территории округа действует 80 аэропортов, из них 7 – федерального значения и 7 – международных. 22 авиакомпании эксплуатируют более 200 воздушных судов.

 Дорожная сеть Северо-Запада включает 76 тысяч километров автодорог общего пользования, в том числе свыше 5 тысяч километров федеральных дорог. Автотранспортный коридор в направлении границы Финляндии является на сегодняшний день одним из наиболее напряжённых направлений международных автомобильных перевозок.

 Особое положение занимает Калининградская область. Большинство проблем, связанных с её эксклавным положением и с ролью форпоста России на территории ЕС так или иначе решается с использованием возможностей транспорта.

 Одним из базовых принципов разрабатываемой программы должно стать то, что транспорт должен не только удовлетворять потребности в перевозках; целенаправленное развитие транспортной системы может и должно стать стимулом экономического развития регионов, средством достижения геополитических и социальных целей.

 В Северо-Западном федеральном округе важной проблемой является создание условий для роста внешнеторговых перевозок и создание благоприятной конкурентной среды для российских перевозчиков.

 Основной задачей развития транспортной системы региона является формирование российской части евро-азиатского транспортного коридора «Север – Юг», панъевропейских транспортных коридоров №9 и №1, обеспечение устойчивого функционирования транспортных связей Калининградской области с другими регионами России, а также поддержание судоходства по трассе Северного морского пути. [ ]

 Основным стратегическим направлением преобразования транспортного комплекса СПб признана коренная реконструкция инфраструктуры внешнего транспорта, и в первую очередь - морского торгового порта с реконструкцией существующих и строительством новых грузовых районов порта, а также реконструкция внешних, входящих в город автомобильных дорог федерального значения.

В контексте реализации подпрограммы «Автомобильные дороги» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002–2020 годы)» и национальной программы «Дороги России XXI века» в СЗР осуществляется формирование и поэтапное развитие опорной сети федеральных и важнейших территориальных автомобильных дорог, обеспечивающих межрегиональные и международные связи.

 Для укрепления позиций СЗР на российских и мировых рынках необходимо дальнейшее развитие на его территории транспортных коридоров и мультимодальных транспортно-логистических узлов, которые позволят более эффективно использовать транзитный потенциал региона.

 Использование транзитного положения региона не должно ограничиваться лишь перевозкой внешних грузов по его территории. Значительно большие выгоды может дать подключение к транзитным магистралям грузопотоков, связанных с внутренними рынками. Для эффективной реализации транзитного потенциала СЗР необходимо подключение региональных рынков к международным транспортным коридорам за счет развития соответствующих транспортно-логистических систем.

 Диверсификация и совершенствование производства, модификация критериев конкурентоспособности находятся в непосредственной причинно-следственной связи с состоянием транспортной инфраструктуры, которое в последние годы все больше оценивается такими категориями как надежность, своевременность и безопасность перевозок, доступность к информации о местоположении грузов в любой момент времени и на любом отрезке транспортных сетей. В связи с этим на «повестку дня» в качестве одного из первоочередных мероприятий регионального развития выходит преобразование транспортных сетей в транспортно-логистические системы, представляющие собой функционально организованные совокупности различных видов транспорта, оснащенные логистической инфраструктурой и объединенные совместным выполнением грузовых и пассажирских перевозок с целью минимизации связанных с ними временных, трудовых, материальных и финансовых затрат. [ ]

 Сфера логистики постоянно расширяется за счет межкорпоративной, региональной и международной логистической, главным образом транспортно-логистической координации и интеграции.

 В условиях финансового кризиса необходим поиск эффективных путей преодоления складывающихся в экономике негативных тенденций. Особого внимания в этом отношении заслуживают экономические мероприятия, обладающие проверенными практикой мультпликативными свойствами. Для России с ее уникальным транспортным потенциалом и огромной протяженностью коммуникаций весьма перспективным в этой связи представляется формирование и развитие транспортно-логистических систем, позволяющих мобилизовать как внутренние, так и «внешние» ресурсы регионального развития. Особо следует отметить роль подобных систем в становлении региональных рынков. СЗР имеет хорошие возможности для развития современной региональной транспортно-логистической системы, обеспечивающей мультимодальные перевозки.

 Создание крупнейшего в России портово-промышленного комплекса (ППК) «Усть-Луга» усиливает транзитный потенциал СЗР, эффективная реализация которого невозможна без организации системы мультимодальных коридоров. Одной из основных функций портово-промышленного комплекса Усть-Луга является осуществление связей с западноевропейским транспортным комплексом, на долю которого приходится треть суммарного пассажирооборота и грузооборота всего зарубежного мира. Однако эффективность этих функций во многом зависит от расширения хинтерланда ППК Усть-Луга за счет развития ориентированной на него транспортно-логистической фидерной системы в Северо-Западном регионе. Основу такой системы должна составить дорожная сеть с магистральными и распределительными функциями, обеспечивающая связи ППК с основными транспортными коридорами России.

 Российский рынок мультимодальных перевозок неизбежно будет развиваться, но при замедленном формировании региональных транспортно-логистических систем таких регионов как СЗР отечественные перевозчики могут утратить на этом рынке свои позиции, уступив их более опытным зарубежным компаниям. [ ]

По мнению многочисленных экспертов, стратегически важной для ТЛК Северо-Запада станет высокоскоростная железнодорожная магистраль (ВСМ) Москва – Санкт-Петербург – Хельсинки. Сейчас напрямую идут лишь пассажирские составы, а грузовые поезда пускают в обход, что серьезно увеличивает время и затраты бизнесменов. После запуска ВСМ в зоне ее прохождения ожидается всплеск экономической активности. Большой эффект даст и строительство платной автодороги Москва – Санкт-Петербург. Это значительно ускорит движение грузов по самому оживленному транспортному коридору России. При удачном раскладе стройку можно завершить за пять лет.

Для своевременной и качественной обработки грузов необходим хорошо развитый рынок складских и логистических услуг. Спрос на них постоянно растет, как, впрочем, и объемы инвестиций в этот бизнес. Из-за высокой концентрации товарных потоков в транспортных узлах Северо-Запада все это приводит к системным транспортным заторам.

Привлекательность портов Мурманска и Архангельска и прилегающей к ним инфраструктуры серьезно возрастет только в случае разработки шельфовых месторождений нефти и газа. А открытие Северного морского пути для иностранных судов и перспективы развития транзитных грузовых перевозок между Европой и Юго-Восточной Азией могут стать важными факторами, усиливающими притягательность региона для потенциальных инвесторов. Напротив, через год-два в Мурманске может быть создана особая портовая экономическая зона (ОЭЗ). Система преференций привлечет отечественные и иностранные инвестиции в развитие инфраструктуры этого порта. Наряду с мурманским портом статус ОЭЗ могут получить петербургский и усть-лужский порты.

Скорее всего, при реализации северных проектов карта региональных грузопотоков изменится, но основные тренды сохранятся. Центральные порты – Петербург и Усть-Луга – оставят себе наиболее дорогие грузы, остальные уйдут на периферию.

**Заключение**

Транспорт является важнейшим инструментом достижения социальных, экономических и геополитических целей государства.

 Наряду с энергетикой, связью, образованием и здравоохранением, другими инфраструктурными отраслями транспорт обеспечивает условия жизнедеятельности общества, являясь важным инструментом достижения социальных, экономических, внешнеполитических и других целей.

 Россия - это, прежде всего, огромное пространство, крупнейшее по территории государство мира, требующее постоянного развития. Чтобы связывать это пространство, не давать ему превращаться в некую аморфную массу, лишенную динамики существования, необходимо наличие достаточного количества транспортных коммуникаций. Благодаря транспортной системе Россия может поддерживать связь с другими районами, областями, странами и государствами. Экономика страны сможет развиваться только за счёт этого направления. Транспортный комплекс обеспечивает получение около 8% ВВП, и в этой отрасли занято 4% работающего населения.

Формирование нового российского транспортного законодательства еще не закончено, ведь принятые еще в эпоху социализма законы не соответствуют или противоречат новым целям и задачам.

 Действующие на сегодняшний день нормативно-правовые акты транспортного законодательства учитывают потребность в знаниях транспортного права и все изменения и дополнения транспортного законодательства.

 Правовое регулирование транспортной деятельности детализируется в транспортных кодексах и уставах.

 Новое законодательное обеспечение получили сегодня воздушный, морской и железнодорожный транспорт.

 Поскольку транспорт является связующим звеном в экономике любого государства и представляет собой единый комплекс, который охватывает все виды общественного производства, распределения и обмена развитие нормативно-правовой базы является залогом его эффективного функционирования.

 В настоящее время развитие и совершенствование транспортного законодательства в нашей стране осуществляется несколько своеобразно. Гражданский кодекс Российской Федерации в гл. 40 определяет и регулирует лишь наиболее важные, принципиальные положения, касающиеся перевозок грузов, пассажиров, а также иных транспортных обязательств. Эти положения должны обязательно учитываться действующим транспортным законодательством, независимо от того, включены они в транспортные кодексы и уставы или нет. Так, они нашли свое отражение в недавно принятых Воздушном кодексе Российской Федерации (1997 г.), Уставе железнодорожного транспорта Российской Федерации (2003 г.), Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (1999 г.), Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации (2001 г.).

 Вместе с тем хотелось бы обратить внимание на одно обстоятельство, которое имеет существенное значение при изучении транспортного права и транспортного законодательства.

 Транспортное законодательство является наиболее стабильным законодательством, и основные его положения, регулирующие отношения, связанные с заключением договора перевозки, с подачей транспортных средств, ответственностью за их неиспользование, утрату, повреждение грузов, предъявлением претензий и т.д., продолжают оставаться неизменными уже многие годы. Это позволило использовать в настоящей работе высказывания и суждения известных юристов прошлых лет по различным спорным аспектам транспортного законодательства, которые продолжают быть актуальными и по сей день и помогают лучше понять и оценить действующее транспортное законодательство, сделать правильные выводы в отношении некоторых проблем, существующих в транспортных обязательствах в настоящее время, и, кроме того, выработать свою точку зрения на те или иные положения транспортного законодательства. Таким образом, человек, изучающий данную тему, получает информацию о теоретическом обосновании тех или иных проблем, закладывая научный фундамент своей будущей специальности.

Северо-Западный регион занимает особое место в структуре внешнеэкономических связей Российской Федерации.

Развитие транспортно-логистического комплекса Северо-Запада России тормозят слабо развитая инфраструктура, неадекватные таможенные процедуры и административные барьеры для инвесторов.

Северо-Запад имеет существенные конкурентные преимущества перед большинством других экономических районов России. Прежде всего – из-за его географического положения. Он непосредственно граничит со странами Евросоюза, имеет выход через Балтийское и Баренцево моря к основным торговым зонам мира. Здесь проходят международные транспортные коридоры, а также трасса Северного морского пути (СМП). Все это благоприятствует транспортно-логистической деятельности. Из-за низких транспортных расходов грузы, можно сказать, сами идут на Северо-Запад, их необходимо только обработать.

По прогнозам экспертов, влияние регионального транспортно-логистического комплекса (ТЛК) на экономику страны будет расти. С одной стороны, на Северо-Западе реализуются новые инфраструктурные проекты, обеспечивающие экспортные поставки сырья (нефти, газа, угля) в Европу и Америку. С другой – Россия все больше нуждается в импорте высокотехнологичной продукции (в том числе промышленного оборудования), которая попадает в страну в основном через северо-западное «окно». Со вступлением РФ в ВТО импортные поставки только вырастут. Важно и то, что значительная доля экономически активного населения Северо-Запада имеет высшее и среднее специальное образование. Поэтому трудовые ресурсы отличает высокая квалификация, стремление к инновациям и взаимодействию с российскими и зарубежными партнерами.

Северо-Запад располагает всеми видами транспортной инфраструктуры: сетями автомобильных и железных дорог, системой воздушных сообщений, речными каналами, трубопроводами, важнейшими портами. Здесь в последнее время активно развивается терминально-складской комплекс, который становится ключевым звеном в организации грузоперевозок. Возможность широкого выбора того или иного способа перевозки добавляет привлекательности ТЛК.

Эффективное функционирование такой сложной системы возможно только при условии четкого взаимодействия всех видов транспорта. Но прежде придется решить более фундаментальные, общероссийские проблемы – привести транспортную инфраструктуру (автомагистрали, железные дороги) в соответствие хотя бы с нынешними потребностями экономики, снять административные и законодательные барьеры для инвесторов, упростить таможенные процедуры.

**Список использованной литературы**

1. Постановление Межпарламентской Ассамблеи Евразийского Экономического Сообщества, от 16.06.2003 №4-11, Санкт-Петербург
2. Транспортная стратегия РФ до 2020 года. М., 2005
3. Федеральный закон Российской Федерации от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ «О транспортной безопасности» // СПС «Консультант Плюс
4. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (принят ГД ФС РФ 18.10.2007)
5. Федеральный закон от 08.08.2001 № 128-ФЗ (ред. от 25.11.2009) «О лицензировании отдельных видов деятельности» (принят ГД ФС РФ 13.07.2001) (с изм. и доп. вступающими в силу с 01.01.2010)
6. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 24.02.2010) «О правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»
7. Доклад Рабочей группы Президиума Государственного Совета РФ «Транспортная система РФ» //
8. Скопин А.Ю. Экономическая география России / А.Ю. Скопин. - М.: Проспект, 2003.
9. Николаев А.С. Единая транспортная система / А.С. Николаев. - М.: Лицей, 2001.
10. Лившиц В.Н. Транспорт за 100 лет//Россия в окружающем мире / В.Н. Лившиц. - М.: 2002.
11. Шишкина Л.Н. Транспортная система России / Шишкина Л.Н. - М.: 2003.
12. Тархов С.А. Транспорт и связь / С.А. Тархов. - М.: Просвещение, 2004.
13. Глобализация производства и распределения транспортных услуг. // Независимая газета. – 2007. - №42.
14. Евсеев С.В. Эффективность транспортных услуг в современных условиях. // Экономические науки. - 2006. - №3. - С. 121-1363.
15. Евсеев С.В. Развитие транспортной системы России как один из важнейших факторов экономического роста. // Проблемы качества экономического роста: материалы междунар. науч. конгресса, 27-28 мая 2004 г. / Отв. ред. А.П. Жабин, Г.Р. Хасаев. - Самара: Изд-во Самар. гос. экон. акад., 2004. - С. 163-1674.
16. Место транспорта России в мировой транспортной системе. // Экономика и жизнь. – 2007. - №15.
17. Плужников К.И. Бюллетень транспортной информации. – М., 2004. - №001. – С. 21-306.
18. Проблема развития транспорта в условиях глобализации мирового хозяйства. // Экономические науки. – 2007. - №1. – С.34. 7.
19. Российский рынок транспортно-логистических услуг: тенденции и перспективы развития. // Экономика и жизнь. – 2006. - №38.
20. Подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»
21. Ходачек А. Транспортный комплекс Северо-Запада в 2009-2010 гг. Справка// http://www.regnum.ru/news/1255227.html
22. Солодкий А.И. Организационно-экономические основы формирования дорожной сети в контексте регионального развития. — СПб.: Изд-во СПбГУ, 2007.
23. Солодкий А.И. Дорожная сеть Северо-Западного региона: современное состояние и проблемы развития // Проблемы современной экономики, N 2(30)// http://www.m-economy.ru/art.php3?artid=25623
24. Основные направления стратегии социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа РФ на период до 2015 г. /Аппарат полномочного представителя Президента РФ в СЗФО; Воронцова С.Д. и др. - СПб.: Знание. 2003.
25. Глобализация производства и распределения транспортных услуг. // Независимая газета. – 2007. - №42.
26. Евсеев С.В. Эффективность транспортных услуг в современных условиях. // Экономические науки. - 2006. - №3. - С. 121-363.
27. Евсеев С.В. Развитие транспортной системы России как один из важнейших факторов экономического роста. // Проблемы качества экономического роста: материалы междунар. науч. конгресса, 27-28 мая 2004 г. / Отв. ред. А.П. Жабин, Г.Р. Хасаев. - Самара: Изд-во Самар. гос. экон. акад., 2004. - С. 163-674.
28. Место транспорта России в мировой транспортной системе. // Экономика и жизнь. – 2007. - №15.
29. Плужников К.И. Бюллетень транспортной информации. – М., 2004. - №001. – С. 21-306.
30. Проблема развития транспорта в условиях глобализации мирового хозяйства. // Экономические науки. – 2007. - №1. – С.34. 7. Российский рынок транспортно-логистических услуг: тенденции и перспективы развития. // Экономика и жизнь. – 2006. - №38.
31. Транспортная стратегия Российской Федерации. // http://www.mintrans.ru/pressa/TransStrat\_Gossovet\_Rab\_Groop\_3.htm
32. Лобко И.В., Осьминин А.Т., Елисеев С.Ю. Проблемы транспортного комплекса Северо-Западного региона России. // http://www.zdt-magazine.ru/publik/problem/2006/aprel-06/lobko.htm

