

УДК 338.47

***ТРАНСПОРТ КАК СФЕРА ЭКОНОМИКИ. ГОСУДАРСТВЕННОЕ
РЕГУЛИРОВАНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА***

Чередник М.А.

студент магистратуры

*Московский государственный технический университет имени Н.Э.Баумана,
Калуга, Россия*

Аннотация

В данной статье рассматривается вопрос специфики транспорта как сферы экономики. Исследовано текущее состояние транспортного сектора экономики. Рассмотрена стратегия государственного регулирования железнодорожного транспорта в Российской Федерации.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, российские железные дороги, локомотивы, стратегия развития, Устав железнодорожного транспорта

***TRANSPORT AS THE ECONOMIC SPHERE. STATE REGULATION OF
RAILWAY TRANSPORT***

Cherednik M.A.

student of magistracy,

*Bauman Moscow State Technical University,
Kaluga, Russia*

Annotation

This article discusses the specifics of transport as a sector of the economy. Was investigated the current state of transport as a sector of the economy. Was considered the strategy of state regulation of railway transport in the Russian Federation.

Keywords: railway transport, Russian railways, locomotives, development strategy, Charter of the railway transport

Перед транспортной отраслью России сейчас стоит задача эффективности управления, базирующейся на нормативно закреплённом государственном регулировании, которое должно сопровождаться внедрением современных методов и механизмов управления по результатам. Под эффективностью деятельности органов государственной власти понимается достижение стратегических и тактических целей управления социально-экономическим развитием транспортной отрасли РФ.

Специфика транспорта как сферы экономики в современных условиях обусловлена следующими факторами:

1. деятельность транспортного комплекса входит составным элементом в комплексную систему ведомственного и межведомственного управления развитием экономики РФ;
2. деятельность транспорта как сферы экономики по базовым направлениям обеспечивает реализацию стратегии развития экономики РФ.

Цель исследования заключается в выявлении особенности транспорта как сферы экономики и в исследовании государственного регулирования железнодорожного транспорта.

Наряду с добывающей, обрабатывающей промышленностями, сельским хозяйством транспорт представляет собой относительно самостоятельную отрасль народного хозяйства. Отличительная особенность транспорта как сферы экономики заключается в том, что он не создает новых материальных ценностей и потому непосредственно не увеличивает богатства общества. Его продукция - деятельность по территориальному перемещению грузов или людей. Транспорт является связующим звеном экономики страны, охватывающим все виды общественного производства, распределения и обмена [4].

От регулярной, четкой работы транспортных предприятий, своевременной перевозки грузов и пассажиров зависит ритмичная работа промышленности, торговли и т.д.

Следовательно, эффективная работа транспорта во многом определяет достижение целей и решение определенных задач не только частными лицами, но и решение государственных задач экономического, политического, социального характера, включая обеспечение безопасности государства, укрепление его обороноспособности. Без развитой транспортной системы вряд ли можно говорить о создании на территории РФ единого экономического пространства, установлении прочных экономических и торговых связей с другими государствами.

Выделяют пять видов транспорта: железнодорожный, воздушный, автомобильный, водный (морской и речной) и трубопроводный (газопроводы и нефтепроводы). Стержневым элементом всех видов транспорта, объединяющих их в единую систему, является транспортировка (перевозка) пассажиров или грузов. Несмотря на наличие особенностей каждого вида транспорта, все они взаимосвязаны друг с другом и образуют единое целое. Нередко для того чтобы доставить в пункт назначения пассажира или груз, приходится пользоваться не одним, а несколькими видами транспорта [9].

Среди всех видов транспорта ведущее место занимает железнодорожный транспорт. В условиях обширных российских территорий, разбросанности на большие расстояния друг от друга населенных пунктов, месторождений полезных ископаемых и перерабатывающих предприятий, различий в климатических зонах, железнодорожный транспорт является незаменимым и универсальным средством перевозки населения и грузов. Железнодорожный транспорт обладает такими преимуществами, как высокая провозная способность, сравнительно большие скорости, относительно высокая безопасность, невысокая себестоимость перевозок, например, в сравнении с авиационным транспортом [6].

Главная цель функционирования железнодорожного транспорта определена в ст. 1 ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» - это максимально полное удовлетворение потребностей личности, общества и государства в безопасных, качественных, удобных и доступных железнодорожных перевозках [2].

Согласно ФЗ РФ о железнодорожном транспорте к формам реализации государственного регулирования можно отнести:

- установление правовых, организационных и экономических условий функционирования железнодорожного транспорта общего пользования;
- формирование основ взаимодействия организаций железнодорожного транспорта и выполняющих работы (услуги) на железнодорожном транспорте индивидуальных предпринимателей с органами государственной власти и организациями других видов транспорта;
- определение основ государственного регулирования в области железнодорожного транспорта необщего пользования.

В систему регулирования входят субъекты различного уровня, начиная от деятельности федеральных государственных органов управления (Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, территориальные управления Федерального агентства железнодорожного транспорта) и кончая низовыми объектами системы управления (предприятиями различных форм собственности, осуществляющими перевозочную деятельность, а также мероприятия по поддержанию работоспособности железнодорожной инфраструктуры, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями и т.д.) [7].

Основным актом в системе законодательства на железнодорожном транспорте является Устав железнодорожного транспорта.

Устав ЖТ - кодификационный акт комплексного характера, содержащий не только гражданско-правовые нормы, но и нормы других отраслей права.

УЖТ регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта необщего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность.

Он определяет основные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных связанных с перевозками услуг.

Действие УЖТ распространяется также на перевозки грузов, грузобагажа, погрузка и выгрузка которых осуществляются в местах общего и необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования, а также на строящихся железнодорожных линиях, примыкающих к железнодорожным путям общего пользования. УЖТ определяет правовые условия функционирования принципиально новой системы организации и осуществления перевозок на железнодорожном транспорте, предусмотренной Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» [12].

Железнодорожное законодательство представлено большим числом как общих нормативных актов, регулирующих в целом транспортную сферу, так и специальных относящихся исключительно к железнодорожному транспорту. Эти акты различны по своей юридической силе, конкретным областям применения.

В ноябре 2017 года, в год 180-летия железных дорог России, состоялся III Железнодорожный съезд.

29 ноября 2017 года президент Владимир Путин выступил на пленарном заседании съезда, где отметил, что «от работы железных дорог России во многом зависит динамика развития всей страны, качество национальной экономики и её глобальная конкурентоспособность. Поэтому задачи, которые стоят перед отраслью, требуют приоритетного и постоянного внимания, согласованных действий государства, регионов, бизнеса и, конечно, ключевого участника рынка – самой компании «РЖД» [10].

В Резолюции съезда была подчеркнута важность обновления, расширения и опережающего развития железнодорожной инфраструктуры в целях выполнения поставленной Президентом и Правительством России задачи выхода на темпы социально-экономического развития страны выше мировых [10].

В систему регулирования входят субъекты различного уровня, начиная от деятельности федеральных государственных органов управления (Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, территориальные управления Федерального агентства железнодорожного транспорта) и кончая низовыми объектами системы управления (предприятиями различных форм собственности, осуществляющими перевозочную деятельность, а также мероприятия по поддержанию работоспособности железнодорожной инфраструктуры, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями и т.д.).

Железнодорожное законодательство представлено большим числом как общих нормативных актов, регулирующих в целом транспортную сферу, так и специальных относящихся исключительно к железнодорожному транспорту. Эти акты различны по своей юридической силе, конкретным областям применения.

Библиографический список

1. Конституция Российской Федерации. Принята всенародным голосованием 12.12.1993. С учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ. // Консультант Плюс – Законодательство РФ. – [Электронный ресурс]: <http://www.consultant.ru>.
2. Федеральный закон от 10.01.2003 N 17-ФЗ (ред. от 13.07.2015) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 13.08.2015) // Консультант Плюс – Законодательство РФ. – [Электронный ресурс]: <http://www.consultant.ru>.
3. Барчуков, А.В. Политика государственно-частного партнёрства на железнодорожном транспорте [Текст]/ А.В. Барчуков // Бюллетень транспортной информации. - 2010.- № 11.- С. 8-15.
4. Бордачев Т. Трезвый взгляд вместо утопий / Т.Бордачев, О.Барабанов // Россия в глобальной политике. - 2012. - Т.10, № 6. - С.96-104.
5. Никифоров А.А. Макроэкономика как совокупность научных исследовательских программ: новые возможности и конкурентные преимущества / А.А.Никифоров, О.Н.Антипина, Н.А.Миклашевская // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 6. Экономика. - 2015. - N 2. - С.3-16.
6. Овечкин, А. П. Правовое регулирование предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте : учеб. пособие / А. П. Овечкин. Ч. 1. - М. : Юридический институт МИИТа, 2012. - 146 с.
7. Сайт Министерства транспорта РФ – [Электронный ресурс]: http://www.mintrans.ru/activity/detail.php?SECTION_ID=2478.
8. Сайт ОАО «РЖД» – [Электронный ресурс]: <http://rzd.ru>.
9. Сайт ВЦИОМ. Исследование деятельности общественного транспорта – [Электронный ресурс]: <http://wciom.ru/politics-municipalitet>.
10. Сайт kremlin.ru. Новости, Выступления и стенограммы – [Электронный ресурс]: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/56240>.

11. Транспорт России: информационно-статистический бюллетень январь-сентябрь 2017 года – М.: Минтранс РФ, 2017 г. -53 с.
12. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта / Н.П. Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихунков и др.; Под ред. Н.П. Терёшиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2016.